

**> APPENA
PROVATE!**

YAMAHA YZF-R1M 2017

KAWA NINJA H2R

BMW R NINET RACER

KTM DUKE 390



SAANTO
VERE

Superbike

ITALIA

IL MEGA TEST

ULTRA NUDE

**MAI COSÌ POTENTI, MAI COSÌ TECNOLOGICHE,
MAI COSÌ VELOCI, MAI COSÌ ADRENALINICHE!**

**IN STRADA E IN PISTA:
QUAL È LA NUOVA REGINA?**



MEDIE ALTERNATIVE
TEPPISMO MOTARD vs FASCINO MONSTER



DUCATI
MONSTER 797

HUSQVARNA
701 SUPERMOTO



MENSILE - GIUGNO 2017 **EURO 4,90**

PREZZO ALTERNATIVO: 5,90 (IVA INCLUSA)

APRILIA TUONO FACTORY vs YAMAHA MT-10 SP vs BMW S1000R vs KTM 1290 SUPER DUKE R

READY TO RACE
» www.ktm.com

UNA POTENZA ECCEZIONALE

PER PORTARTI PIÙ LONTANO, PIÙ VELOCEMENTE.

Scopri un nuovo modo di vivere il turismo sportivo in sella alla KTM 1290 SUPER DUKE GT.

Nata sulla base della KTM 1290 SUPER DUKE R, offre a pilota e passeggero più spazio e comfort per viaggiare.

Grazie all'ampio serbatoio da 23 litri, al parabrezza regolabile, alle sospensioni WP semi-attive e all'elettronica sopraffina, ti spingerai dove non hai mai osato prima. Se il tuo desiderio è quello di macinare più chilometri possibile in minor tempo, abbiamo creato la moto su misura per te!

GT
SUPERDUKE
1290



Non imitare le scene di guida mostrate. Indossare abbigliamento con protezioni e rispettare le norme del Codice della Strada.
I motociclisti infortunati possono variare leggermente dai modelli di serie per alcuni accessori che potrebbero essere soggetti ad un sovrapprezzo.

Foto: R. Schepi

KTM

R&R
PROTECT

MOTOREX
LUBRICANTS



YAMAHA YZF-R1M 2017

→ TEST IN PISTA



→ IL MEGA TEST

48 SUPERNAKED 2017



→ L'ALTRO TEST

86 MEDIE ALTERNATIVE



101

→ L'ALTRO TEST

KAWASAKI NINJA H2R



IN COPERTINA:
Bruce su Aprilia Tuono
Factory 2017
(foto: Gary Chapman)

DA NON PERDERE

12 TEST IN PISTA YAMAHA YZF-R1M 2017

In attesa di schierarla nella comparativa per la sportiva dell'anno 2017, il nostro Pablito è andato a farsi un ripassino sulle infinite capacità della più tecnologica tra le race replica attualmente in commercio...

20 TEST NOVITÀ BMW R NINET RACER

Folgorati dalle linee della nuova BMW R nineT Racer? Anche noi. Ma è tutta scena o davvero questa sportiva retrò sarebbe piaciuta anche a Joe Bar?

28 TEST NOVITÀ KTM DUKE 125 & 390

Con le nuove Duke 125 & 390, ancora più attraenti e raffinate, KTM vuol confermare il suo dominio nel segmento dei freschi di patente. Ma saranno abbastanza per ravvivare un po' lo stagnante mercato delle moto da neofiti?

34 TEST NOVITÀ YAMAHA XSR900 ABARTH

Nella recente ondata di moto modaiolo/retrò, la XSR900 è quella con le caratteristiche più genuinamente sportive. Ora Yamaha ne ha fatto una versione Special aggiungendole il suffisso del celebre reparto corse auto Abarth. Una vera Café Racer da combattimento? Siamo andati a scoprirlo

48 IL MEGA TEST SUPERNAKED 2017

L'Aprilia Tuono è la regina delle naked da anni, ma nel 2017 è stata aggiornata, insieme alle sue rivali più agguerrite. Qualcuna si sarà avvicinata? Qualcun'altra potrà puntare allo scettro? L'unica cosa sicura, prima di cominciare, è che quest'anno la battaglia delle Supernaked sarà la più avvincente, combattuta e spettacolare di sempre. E anche stavolta, avrà una sola vincitrice...

74 TEST PNEUMATICI MICHELIN POWER RS

Michelin presenta le sue nuove gomme sportive stradali, le Power RS, e dichiara in pompa magna che si tratta di qualcosa di rivoluzionario. La solita sparata di marketing? Lore è andato a fare luce sulla questione nella notte del Qatar

78 TECNICA IL CONTROLLO DI TRAZIONE

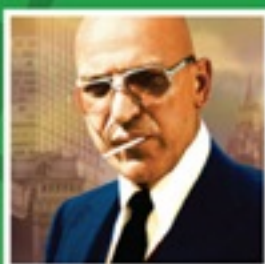
Il traction control, questo sconosciuto. Come funziona? Quanto funziona? Quando serve? E soprattutto, è vero che rende accessibili le superpotenze a qualsiasi scemo? Vi spieghiamo tutto quello che dovrete sapere su una delle più grandi innovazioni del motociclismo moderno

86 L'ALTRO TEST MEDIE ALTERNATIVE

Simili per prezzo e cavalleria, Ducati Monster 797 e Husqvarna 701 Supermoto sono due interpretazioni molto diverse del tema delle medie cilindrato. Classe e versatilità desmodromica contro minimalismo e ignoranza monocilindrica - quale delle due può essere una vera alternativa alle classiche naked?

101 L'ALTRO TEST KAWASAKI NINJA H2R

In occasione del SuperBike Italia Track Day al Cremona Circuit, i ragazzi della Kawasaki hanno portato anche uno dei pochi esemplari in circolazione in Italia della Ninja H2R, la versione non omologata, da 326cv e 53.000 euro, della già folle H2 stradale. Pablito, dopo una robusta dose di ansiolitici, ha avuto il coraggio di provarla...



AIGOR
Igor Berzi
Kojak



ANDREINO
Andrea Piomboni
Chips



ANGELO
Angelo Acosta
L'ispettore Colombo



LORE
Lorenzo Schiappadini
Baretta



RONNIE
Ronnie Repetti
Starsky & Hutch



PABLITO
Paolo Rossi
Quincy



DADE
Davide Perruchini
J.J. Hooker



Sacha Padovani, Adriano Bestetti,
Simon Roots, Benjamin Kubas Cronin,
Alastair Fagan, Bruce Wilson,
DJ Ringo, Alberto Cervetti, Alex Photo,
Susanna Bernardi

Innova Editore Srl

Sede Legale e Operativa: Via Giovanni Prati 9, 20145 Milano
Tel. 02/84269700; Fax 02/84269719 REA MI 1986203
P. I.V.A. 07855960964 Capitale Sociale €10.000,00 i.v.

SuperBike

Anno 19 N°6 - GIUGNO 2017

Direttore
Igor "Aigor" Berzi
In Redazione
Lorenzo Schiappadini
Grafica e DTP
Andrea Piomboni
Segreteria Amministrativa
Paola Pasqualini
Pubblicità: Tel. 02 84269700
Angelo Acosta Tel. 335 7217021
Direttore Responsabile
Antonio Bernardi
Stampa
Webprint SpA - Casarile (MI)
Distribuzione per l'Italia
Pieroni Distribuzione Srl - Via Carlo Cazzaniga, 19 - 20132 Milano
Servizi abbonamenti e arretrati
Staff Comunicazione e servizi editoriali Srl:
abbonamenti@staffonline.biz
Tel. 02 87250792
da lun. a ven. 9.30/12.30 - 14.30/17.30

Ai sensi del D.Lgs. 196/2003, si informa che il servizio abbonamenti e arretrati è gestito da Staff S.r.l., via Bodoni 22/24, Buccinasco (MI) Tel. 02 87250792, responsabile del trattamento dei dati personali. A tale soggetto gli interessati potranno rivolgersi per esercitare i diritti previsti dall'articolo 7 del D.Lgs. 196/2003. I dati saranno trattati prevalentemente a livello informatico e ai soli fini della gestione dell'ordine e di tutti gli obblighi che ne conseguono. Tutti i diritti sono riservati. Manoscritti, dattiloscritti, disegni, fotografie non saranno restituiti anche se non pubblicati. Nessuna parte di questa pubblicazione può essere riprodotta in alcun modo senza la preventiva autorizzazione dell'editore. L'editore e gli autori non potranno in alcun caso essere responsabili per incidenti o conseguenti danni che derivino o siano causati dall'utilizzo improprio delle informazioni contenute. L'IVA è assolta dall'editore ai sensi dell'art. 74 - 1° comma - lettera C del DPR n. 633/72 e successive modifiche. Numero registrazione presso Tribunale di Milano: 434 in data 18/6/1999. Iscrizione al Registro degli Operatori di Comunicazione N° 11208 ISSN 1592-3835

ACCERTAMENTI DIFFUSIONE STAMPA:
CERTIFICATO N° 5737 DEL 16/12/2005



In moto nel Mondo Reale

LA SEZIONE DI SUPERBIKE DEDICATA ALLA VOSTRA VITA IN MOTO

106 PROVE DI DURATA

Il diario mensile delle moto della redazione. Tutte le novità, le modifiche, gli aggiornamenti e le elaborazioni alle moto che usiamo ogni giorno

110 AFFARI USATI TRIUMPH DAYTONA 650 '05-'06

Non tutti lo ricordano, ma una volta le Triumph Daytona di classe Supersport montavano motori quadrilindrici da 600cc. Nel 2005, stupefatti di venire bastonati dalle avversarie giapponesi, a Hinckley tentarono la carta estrema: far salire la cilindrata a 650cc. Follia? Un po' sì. Ma la moto che ne venne fuori andava maledettamente bene...

116 TECNICA & FAI DA TE IL RESPIRO DEL MOTORE

Lo sapete, vero, che un motore a 4 tempi non si alimenta solo con la benzina? Per innescare gli scoppi nei cilindri serve un'altra componente fondamentale: l'aria. Ma è vero che più se ne fa entrare, più il motore produce cavalli? Magari fosse così semplice...

120 LA BIBBIA DELLA GUIDA IL LATO OSCURO DELLA STACCATA

Questo mese parliamo di staccate. Non solo di come farle bene, ma anche di quell'incredibile universo di leggi fisiche che entrano in ballo e dei mutamenti di equilibrio che si verificano ogni volta che tiriamo la leva del freno...

LA MOTO DEL MESE MV AGUSTA F4 RR

La MV Agusta F4 RR è già di per sé una moto esclusiva, ma abbiamo trovato qualcuno che è riuscito a rendere la sua ancora più spettacolare



Rubriche

6 MEGA PIXEL & NEWS

Le foto del mese e le ultime novità dal mondo delle due ruote

36 POSTA & EDITORIALE

La posta tecnica di SuperBike e...
le inutili elucubrazioni mensili del nostro Aigor

40 ACCESSORI & ABBIGLIAMENTO

Le ultime proposte dal mondo dell'aftermarket e dell'abbigliamento

65 SEXY POSTER

La splendida Micol e la preziosissima BMW HP4 Race

126 LA FAUNA DELLA GRIGLIA

Le immagini più "interessanti" in arrivo dalle griglie di partenza dei migliori circuiti del mondo

128 DJ RINGO

Le considerazioni del nostro opinionista-DJ sugli ultimi eventi dei mondiali SBK e MotoGP

130 APPUNTAMENTI IN PISTA

Le date delle prove libere in pista e delle manifestazioni in circuito nei mesi di giugno e luglio

SuperBike
ITALIA



YAMALUBE

Yamaha sceglie lubrificanti

Santander

In partnership con

Credit System

Motopinion

In partnership con

MotoMag

5

*Costo della chiamata da telefono fisso da tutta Italia pari a quello di una telefonata urbana, per il costo chiamato da cellulare consultare il piano telefonico del proprio operatore. Servizio attivo da Lunedì a Venerdì dalle 09.00 alle 19.00 e il Sabato dalle 09.00 alle 13.00.

R6



**Refined.
Redesigned.
Remarkable.**

R WORLD

La nuova Yamaha YZF-R6 è finalmente in pista.

Scopri un mondo fatto di design, tecnologia, racing: R World. Direttamente ispirata alla YZF-R1 e con un'elettronica e un'aerodinamica all'avanguardia, la nuova YZF-R6 è la 600cc supersportiva per chi vuole vivere performance al limite e in assoluto controllo su una moto agile e leggera. La nuova YZF-R6 ha un DNA vincente ed è pronta a lasciare il segno, sulla pista e nel cuore di ogni pilota. **Nuova Yamaha R6. Refined. Redesigned. Remarkable.**

Servizio clienti 848.580.569*
www.yamaha-motor.it



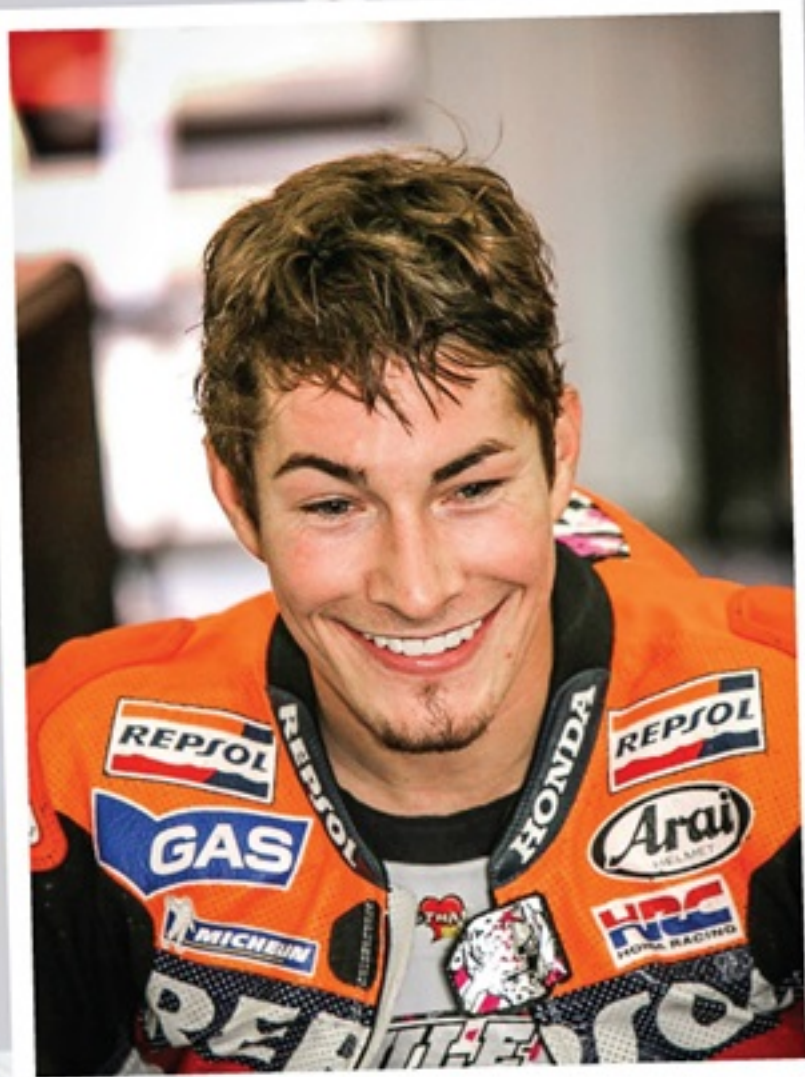
MY GARAGE
BUILDING BIKES TO BELIEVE IN

Download on the
App Store

GET IT ON
Google play

YAMAHA
Revs Your Heart

DLV 8300









Ciao Nicky

▶ NUOVE MOTO

HONDA CBR1000RR SP2: IL PREZZO

Dopo aver provato la CBR1000RR base e la SP, ci eravamo quasi dimenticati della superesclusiva SP2, di cui ora Honda ha comunicato il prezzo...

Dopo anni di preghiere sempre più accorate da parte dei motociclisti di tutto il mondo, nel 2017 Honda ci ha finalmente regalato la nuova generazione della leggendaria Fireblade, dandoci in pasto non una, ma ben due versioni: la base e la magnifica SP, quest'ultima dotata di un pacchetto elettronico completo, serbatoio in titanio, batteria al litio, Öhlins elettroniche semi-attive e pinze Brembo monoblocco. Come ricorderete abbiamo provato entrambe già sul numero di marzo, ma non vi sembra che manchi qualcosa? Esatto, la SP2!

Forse annebbiati dall'incredibile ondata di novità del 2017, ci eravamo quasi scordati della terza versione annunciata all'Eicma 2016, quella più pregiata e destinata a fungere da base naturale alle CBR da gara, ma omologata per la strada. Basata sulla SP, la SP2 è identica alla prima esteticamente, salvo per alcune leggere differenze della livrea e per la presenza di raffinatissimi cerchi alleggeriti Marchesini a 7 razze, ma all'interno le novità sono ben più sostanziose. La testata, infatti, è completamente rivista, con valvole di aspirazione maggiorate e con un angolo incluso diverso. Cambiano anche la lunghezza delle candele, la forma delle camere di combustione e i passaggi del liquido di raffreddamento.

Scendendo ancor più nel profondo, anche i pistoni sono specifici e sono montati su spinotti più corti e più leggeri, mentre le punterie sono modificate nell'ottica dell'installazione di alberi a camme maggiorati. Il tutto è gestito dallo stesso pacchetto elettronico della SP – tarato con logiche di funzionamento diverse e completato dal Launch Control – ed è pensato per l'installazione del kit racing realizzato da HRC, che promette di far decollare la potenza ben oltre i 192cv dichiarati (valore omologato identico alle altre due versioni) e di rendere la Fireblade l'arma da cordoli definitiva.



Questi dettagli, così come il fatto che la SP2 verrà prodotta in soli 500 esemplari in tutto il mondo, erano però già noti. La vera, succulenta novità delle ultime settimane è che la più specialistica 'Blade mai creata ha ora finalmente un prezzo ufficiale. Siete pronti? Dovrete

sborsare 30.000 euro per poter guidare questo gioiello di ingegneria giapponese. Eh sì, sono un sacco di soldi, ma la SP2 si annuncia come una di quelle moto epocali che i produttori giapponesi tirano fuori solo una volta ogni tanto. Per adesso non si sa ancora se e quando Honda metterà a disposizione la moto per i test stampa, ma state sicuri che, in un modo o nell'altro, la proveremo! **SBT**



**Dai su, non fate i braccini.
30 mila euro e ve la portate a casa**

► MOTO EVENTI

DEMO RIDE SUZUKI

Voglia di provare una Suzuki? Potete scegliere tra oltre 100 date...

Se prima di mettervi in garage la vostra prossima belva volete essere sicuri al 100% che sia proprio come ve l'aspettate, la cosa migliore da fare è, ovviamente, provarla in prima persona. Nel caso delle Suzuki, la Casa di Hamamatsu vi semplifica notevolmente la vita, dandovi la possibilità di partecipare gratuitamente alle tappe del Demo Ride Tour 2017, che come ogni anno girerà l'Italia toccando quasi tutte le regioni. Gli appuntamenti in programma coprono ogni singolo

weekend da qui a ottobre, con alcune date presso i concessionari ufficiali e altre in occasione di importanti raduni e manifestazioni a due ruote, per un totale di oltre 100 opportunità per mettere alla prova le moto della gamma Suzuki. Insomma, di certo non potrete lamentarvi di non aver avuto l'occasione giusta. A proposito, i modelli disponibili per le prove sono le crossover V-Strom 650 e 1000, le naked SV650 e GSX-S750, oltre alla sport tourer GSX-S1000F.

Per conoscere la tappa più vicina a

Suzuki
Demo Ride
Tour >>>

PRONTO ALLA PROVA? >>>

Rivolgi ai tuoi concessionari al seguito per info sulle tappe in tutta Italia per farsi provare su strada ogni parte della gamma, fare percorsi ricomposti di piste in stile alle nuove GSX-S750, o di testate di performance delle GSX-S1000R e delle SV650X, oltre a provare il comfort e la potenza delle nuove V-Strom 1000VXT e V-Strom 650XXT.

Scegli tutte le tappe:

- Benevento Bergamo Bologna
- Brescia Cagliari Como
- Cosenza Cuneo Ferrara Firenze
- Genova Gorizia Imperia
- Lazio Livorno Macerata
- Milano Napoli Palermo
- Piacenza Prato Reggio
- Calabria Reggio Emilia Rieti
- Roma Terni Torino
- Ugenti Trento Varese Vicenza
- Vercelli Verona VICENZA Verona

PRENOTA subito il tuo testdrive!

PRENOTA ORA

PROSSIME TAPPE >>>

Bonate Sopra (BG)	27/05/2017
Siena (SI)	27/05/2017
Ortino (TR)	27/05/2017
Toni (FR)	28/05/2017
Reggio Emilia (RE)	28/05/2017

#SOCIALWALL

Usa gli hashtag e condivi le foto del tuo demoride
#socialwall #suzukidemo #suzukitour #suzukiride #suzukimotorcycles

SUZUKI ITALIA S.p.A. - Cell.Fin. - PIVA.IT 0162/2000013 - Contatti

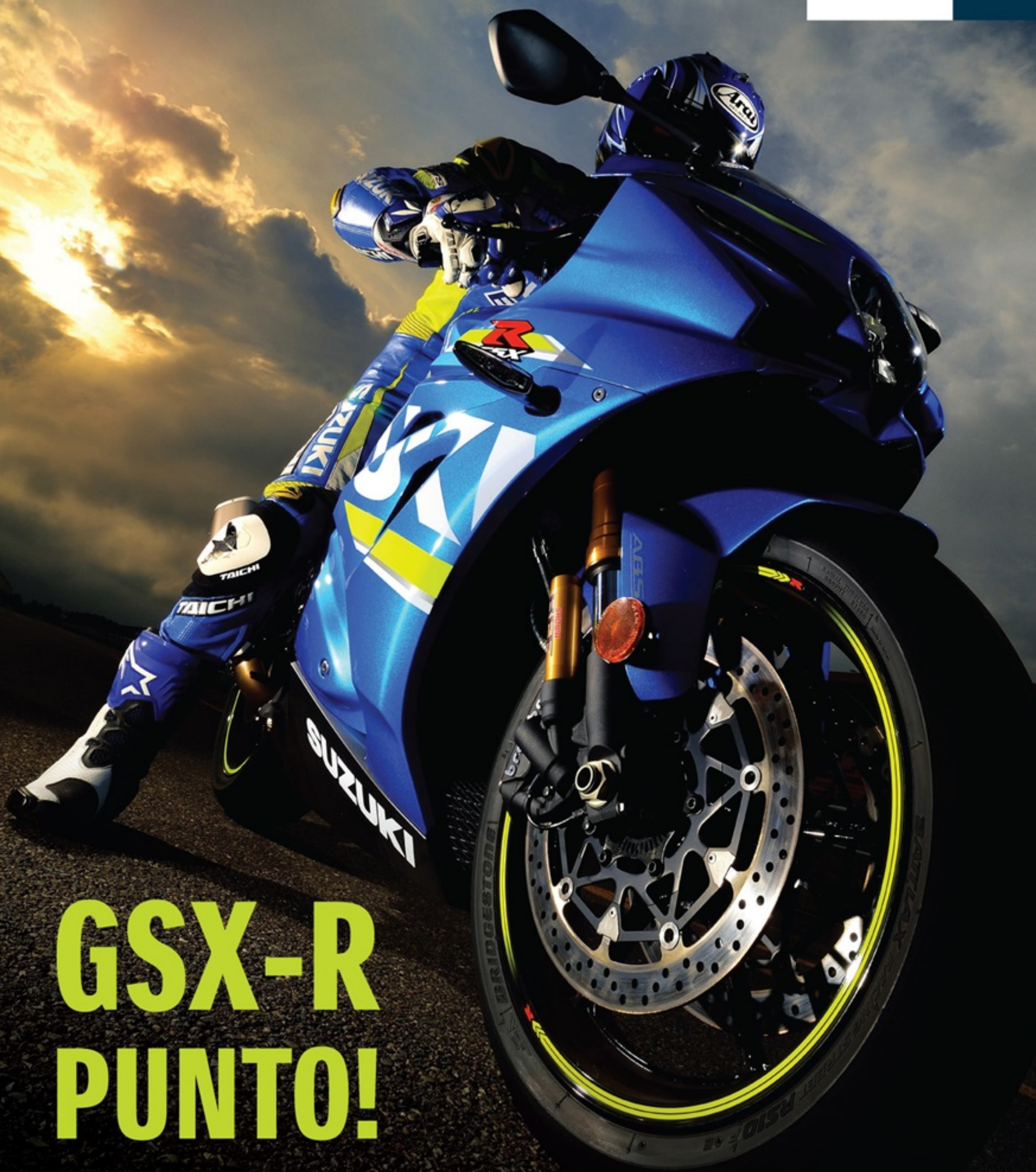
www.suzuki.it

voi, iscrivervi e partecipare al Suzuki DemoRide Tour 2017, tutto ciò che dovete fare è cliccare su www.suzukitour.it. **SBI**

GSX-R 1000 | **R**
ABS



Way of Life!



**GSX-R
PUNTO!**

#NuovaGSXR1000

Segui Suzuki Motorcycle Italia su



suzuki.it



Divoratrice di cordoli
ad altissimo contenuto
tecnologico





REGINA HIGH TECH



Non c'è dubbio che la Yamaha R1M sia la race replica con la più alta concentrazione di tecnologia. In attesa di lanciarla nella mischia contro le nuove avversarie, abbiamo approfittato dei piccoli aggiornamenti alla versione 2017 per un test focalizzato sulle sue avanzatissime dotazioni elettroniche

Testo: Pablito Foto: Photohouse

La Yamaha YZF-R1M è probabilmente una delle supersportive più sottovalutate degli ultimi anni. Ok, lo sanno anche i sassi che è la versione superesotica e superesclusiva dell'R1 "standard": è velocissima, ha dotazioni da gara, sospensioni Öhlins semiattive, parti in carbonio a go-go, e chi più ne ha più ne metta. Ma non tutti hanno ben chiara la portata dei suoi contenuti tecnologici. Nessun'altra moto attualmente in commercio può vantare un pacchetto così completo, fatto di dispositivi elettronici addirittura più avanzati di quelli della M1 MotoGP. Le moto di Rossi e Vinales, infatti, quest'anno montano la famosa "centralina unica", resa obbligatoria dalla Dorna dal 2016, che in pratica limita le possibilità di sviluppo dell'elettronica. Lo scopo, per la cronaca, è quello di contenere gli

esorbitanti costi ed equilibrare in qualche maniera la differenza di budget tra i top team e le squadre private.

Con l'R1M, quindi, è come se Yamaha avesse potuto continuare il discorso interrotto con la M1 del 2015 - l'ultima con centralina "libera".

Non tutti lo sanno, ma l'R1M, grazie a una piattaforma inerziale che monitora i movimenti su ben sei assi (a differenza dei quattro di quasi tutta la concorrenza), può misurare l'angolo di spostamento laterale della moto gestendo il controllo della derapata separatamente dal traction control. Si tratta di una finezza non da poco. Oltre a questo la Yamaha usa sospensioni elettroniche semiattive Öhlins (solo la Panigale 1299S le ha, tra le avversarie) e un sistema di acquisizione dati basato sul GPS che monitora (e consente di scaricare su smartphone e tablet, tramite l'applicazione Y-TRAC) informazioni dettagliatissime su ogni sessione di guida effettuata, con grafici che mostrano valori come l'apertura del gas, la pressione sui freni, il livello di intervento dei vari aiuti alla guida, oltre a velocità, tempi sul giro e così via.

Ma bando alle chiacchiere e veniamo al test. L'idea di questa prova è nata quando Yamaha ci ha proposto di provare la versione 2017 dell'R1M (in attesa di schierarla insieme a tutte le avversarie nella nostra comparativa per la sportiva dell'anno) focalizzando l'attenzione proprio sulle sue infinite possibilità tecnologiche. In effetti, a guardare la scheda tecnica, gli aggiornamenti per il 2017 non sono stati così importanti, visto che la moto, nel 2015, era stata presentata con già in mente il futuro adeguamento all'Euro 4. Dunque, a parte un inedito sistema di recupero del carburante evaporato e ➤



Già che c'erano, l'hanno anche fatta molto sexy

qualche modifica nella livrea, la moto è la stessa. Il fatto però che il manuale d'uso abbia ben 130 pagine, di cui una cinquantina dedicata solo alla gestione delle mille opzioni elettroniche e alle loro regolazioni, mi fa pensare che probabilmente non siano stati tanti quelli che finora hanno davvero provato a usarla come avevano in mente i progettisti Yamaha quando l'hanno disegnata. Ovvero, sfruttandone le dotazioni elettroniche per rendere accessibili a chiunque privilegi normalmente riservati ai piloti veri.

In pratica, il pacchetto elettronico dell'R1M potrebbe fare le veci di un ingegnere di pista virtuale, pronto a soddisfare ogni vostra esigenza in fatto di set-up, modifiche alle regolazioni delle sospensioni o livello di intervento degli aiuti elettronici. Ed è proprio con questo spirito che mi presento al Cremona Circuit in una tiepida mattina di metà maggio. Ho a disposizione una Yamaha R1M con Pirelli Supercorsa SC1 appena montate, e ho le idee ben chiare sulle funzionalità hi-tech della moto. Anche quale sia il menu per disattivare l'anti impennata...

Studio matto e disperato

Ammetto che ieri sera, quando ho realizzato che per prepararmi al meglio al test mi sarei dovuto addentrare nelle

130 pagine di spiegazioni del manuale d'uso, ho avuto un mezzo mancamento – non so quanti anni fossero che non mi toccava fare notte fonda a studiare... Mi sono comunque messo di buzo buono, cercando di memorizzare più informazioni possibili, e dopo un paio d'ore di applicazione intensiva me ne sono andato a dormire con visioni demoniache di centraline elettroniche che si ribellavano ai miei comandi e prendevano possesso del mezzo...

La mattina in circuito, per fortuna, sono molto più sereno. Manuale alla mano, controllo che l'assetto di partenza sia adatto all'uso in pista e poi comincio a giocare coi riding mode per verificare quanto la moto senta i cambiamenti dei setting elettronici. Il cielo è leggermente velato e non fa ancora caldo, per cui decido di entrare per qualche giro di warm-up con una configurazione piuttosto conservativa. Scelgo il riding mode C, quello dedicato alla guida veloce su strada. Per i primi due giri va bene, ma ben presto mi rendo conto che l'R1M in questa configurazione è, per l'appunto, molto 'stradale'. La moto mi mette a mio agio con una risposta del motore dolce e un assetto non particolarmente rigido, ma non appena finisco di togliere la cera alle gomme e inizio a staccare più vicino

alle curve, l'avantreno tende ad affondare più del dovuto, mentre l'ABS diventa invadente. È normale che sia così, visto che in pratica ho detto alla centralina di comportarsi come se fossimo su strada. Ma visto che sono stato al Cremona Circuit pochi giorni fa per un altro test, e un paio di giri mi bastano per ripassare tutti i riferimenti della pista, inserisco il Mode B e comincio a darci dentro.

È impressionante come, con giusto un

**“IN PRATICA, IL
PACCHETTO ELETTRONICO
DELL'R1M POTREBBE FARE
LE VECI DI UN INGEGNERE
DI PISTA VIRTUALE.”**

paio di tocchi sui selettori a manubrio, la moto cambi carattere: la riposta del gas si fa più pronta, ma è la maniera in cui le sospensioni a controllo elettronico diventano chiaramente più sostenute che mi stupisce – è come se mi fossi fermato ai box e un meccanico fosse intervenuto sull'idraulica aumentando la rigidità dell'assetto. Esco dalle tre strettissime curve che portano sul breve rettilineo dei box e srotolo il gas con decisione. Il TC e

Gomito a terra? Ordinaria amministrazione con l'R1M



YAMAHA YZF-R1M



Si capisce
che si sta
divertendo?



MOTORE	Tipo	4 in linea, 998cc, 16v
	Ales. x Corsa	79,0 x 50,9mm
	Compressione	13,0:1
	Alimentazione	Iniezione, corpi farfallati da 45mm
	Potenza Max (rilev.)	184cv a 13.750 giri
	Coppia Max (rilev.)	107,7Nm a 8.750 giri
ELETTRONICA	RBW / Riding Mode	Si/Quattro
	Traction Control	Si, 8 livelli
	ABS	Si
	Quickshifter	Si, 2 livelli
	Anti impennata	Si
	Launch Control	Si
CICLISTICA	Telaio	Deltabox in alluminio
	Sospensione Ant.	Forcella Öhlins ERS, steli da 43mm, semi-attiva
	Sospensione Post.	Mono Öhlins ERS semi-attivo
	Freno Ant.	Doppio disco da 320mm, pinze radiali a 4 p.
	Freno Post.	Disco da 220mm, pinza a un pist.
GEOMETRIE	Interasse	1.405mm
	Incl. canotto/Avancorsa	24°/102mm
	Altezza sella	860mm
	Peso	200kg (in ordine di marcia)
	Serbatoio	17 litri
Prezzo		€23.490
Contatti		www.yamaha-motor.eu

ELETTRONICA Il pacchetto YCR della YZF-R1M è uno dei più moderni e completi – ci vorrebbero dieci pagine solo per illustrarne tutte le funzionalità. Basato su una piattaforma inerziale a 6 assi con giroscopio e accelerometro, comprende Traction Control, controllo di derapata in base all'angolo di piega, sospensioni ERS, ABS, e frenata combinata elettronica Unified Brake Control (disattivabile) con controllo dell'angolo di piega. Come optional è disponibile un modulo GPS/WIFI per l'acquisizione dati e il controllo tramite app dell'elettronica. Caricando i circuiti prima di girare il sistema è in grado di registrare i dati giro per giro.

MOTORE Il propulsore è l'ormai collaudato 4 in linea a scoppi irregolari, con albero a croce alleggerito e più corto di 36mm per migliorare la spinta ai bassi e ai medi. Un contralbero con pesi più vicini ai cilindri esterni serve a ridurre le vibrazioni. Alesaggio e corsa sono 79x50,9mm e le bielle sono in titanio per favorire la leggerezza (pesano il 40% meno di quelle del modello precedente). Il comando della distribuzione riceve un trattamento DLC per permettere di gestire al meglio l'alzata valvole. Il rapporto di compressione è 13:1.

CICLISTICA Il telaio Deltabox, a ricordo dei mitici primi telai della serie FZR, è in alluminio fuso per gravità e sfrutta il motore come elemento stressato. Il telaio sottosella è in magnesio. Anche il forcellone forgiato con capriata di rinforzo nasce da una fusione per gravità, ed è in due pezzi. Restano i freni realizzati in casa con pinze monoblocco a 4 pistoncini e dischi da 320mm. Le sospensioni della R1M sono Öhlins ERS (Electronic Racing Suspension). Al posteriore c'è un gommone da 200mm.

l'anti impennata fanno gli straordinari per mantenere entrambe le ruote sotto controllo, con la posteriore che non accenna a perdere trazione e l'anteriore che si stacca da terra per non più di qualche centimetro per poi riappoggiarsi dolcemente. Bene, tutto sembra funzionare come dovrebbe, si comincia.

Cambi di set-up

Ho già guidato diverse volte l'R1M, so praticamente tutto di lei, per cui prima di tutto cerco di appurare se la versione 2017 abbia subito in qualche modo le noie dell'Euro 4. In realtà non noto alcuna differenza, né a livello di spinta né di sound – l'erogazione è rimasta quella fluidissima, in stile V4, del motore con albero crossplane, e la potenza massima non mi sembra minimamente calata. Un po' come l'Aprilia RSV4, l'R1 è una moto che fa strada senza troppo clamore (ovvero senza sconvolgervi con le botte

d'erogazione della 1299 o della S1000RR), ma che alla fine, controllando i riscontri del GPS, è allo stesso modo velocissima. In fondo al rettilineo del Cremona Circuit passo tranquillamente i 270km/h effettivi, accompagnato dal solito, spettacolare ruggito del 4 cilindri a scoppi irregolari. Direi che ci siamo.

Concludo la prima sessione piuttosto soddisfatto del comportamento della moto, ma ci sono un paio di cose che non mi convincono del tutto. Primo, man mano che ci ho fatto la mano, la risposta del gas nei primi istanti di riapertura mi è sembrata ancora un po' filtrata rispetto alle potenzialità del motore. È come se la centralina autorizzasse sempre un 20-30% di apertura in meno dei corpi farfallati rispetto al comando del mio

polso destro. Secondo, negli ultimi giri, nella staccata più dura del circuito, l'ABS ha ricominciato a farsi sentire, sotto forma di qualche pulsazione sulla leva del freno. Non è un problema tale da spingermi ad allungare la frenata, ma di sicuro riduce un po' il feeling. Quando mi fermo ai box riprendo un po' fiato e tra le altre cose faccio caso alla posizione della buona vecchia fascetta sullo stelo della forcella, che serve a indicare quanto la sospensione abbia lavorato. È completamente a fondo corsa, il che significa che nelle staccate più dure l'avantreno è andata a pacco – ecco perché l'ABS aveva ricominciato a intervenire.

Per il turno successivo decido di fare ciò che a volte fanno i piloti "veri" durante ➤



Controllo elettronico delle sospensioni...



...che, come non bastasse, sono Öhlins



Niente cacciaviti. Si fa tutto da qui

Precisione e massima
stabilità a centro curva



Qui sotto: una schermata dell'app Y-TRAC, con grafici, tracciato GPS e dati di ogni sessione di guida dell'R1M



i test per capire in che direzione andare nel setting della moto. Diciamo che "improvviso" un set-up piuttosto estremo: mi metto a smanettare con le regolazioni elettroniche nel riding mode D, quello totalmente personalizzabile, irrigidendo al massimo le sospensioni e aumentando la reattività del motore. Rientro in pista, faccio due giri ed esco subito: un disastro! La moto è diventata cattivissima, nervosa e fin troppo dura – magari i suddetti "piloti veri" potrebbero anche andarci d'accordo, ma per sfruttare un assetto

simile credo serva girare almeno quattro-cinque secondi più forte dei miei ritmi – io per ora sono sull'1'35. Oltre a possedere capacità di controllo della moto a livello di un professionista delle gare. Nah, fin troppo per uno smanettone della domenica come me.

La quadratura del cerchio

Per il prossimo tentativo seguo le procedure del bravo smanettone intelligente. Visto che col mode B mi sono trovato abbastanza bene, copio tutte le sue impostazioni nella modalità personalizzabile, avendo solo cura di irrigidire leggermente l'idraulica della sospensione anteriore. Entro e capisco subito di essere sulla strada giusta: nella staccata sul rettilineo principale del Cremona Circuit la forcella non va più a pacco, in ingresso di curva l'avantreno mi dà più fiducia e in percorrenza la moto è stabile e affilata come una lama. Allo stesso tempo noto che, nonostante il set-up più rigido, il sistema di controllo semiattivo delle sospensioni è molto efficace nel filtrare le sconclusioni delle ultime curve del tracciato.

Per il resto mi trovo così bene, con una gratificante sensazione di controllo sulla moto, che completo la sessione godendomi il puro piacere di guida, andando forte ma senza forzare eccessivamente. Quando torno ai box penso che l'unica cosa che forse manca a

questo punto è un po' di grinta in più dal motore. Ma anche in questo l'R1M non si fa pregare: non ho ancora usato il power mode A, quello che sul libretto di uso e manutenzione viene definito "per uso in circuito con pneumatici da competizione". È il momento di metterlo alla prova.

“UN PO' COME L'APRILIA RSV4, L'R1 È UNA MOTO CHE FA STRADA SENZA TROPPO CLAMORE. MA IN REALTÀ È VELOCISSIMA.”

Controllando i valori dei singoli settaggi, le differenze non sono enormi rispetto a quelle che ho impostato manualmente nell'ultimo turno, eppure il comportamento della moto cambia parecchio. È come se fossi passato dalla modalità "goditi il piacere di una bella giornata in pista" a "ora si lotta contro il cronometro". Come per magia l'R1M acquista una precisione e una rapidità da



Power Mode A: l'anti
impennata deve
sudare...

Ducati Approved

Usato Certificato e Garantito



Ducati Approved Una storia senza precedenti.

Il nuovo programma di usato certificato Ducati.

35 controlli da superare. Moto selezionate e certificate da tecnici esperti. Assistenza specializzata con utilizzo esclusivo di ricambi originali Ducati. Soccorso stradale in tutta Europa. 12 o 24 mesi di garanzia, trasferibile in caso di vendita. E nessun limite di chilometraggio nel periodo di copertura. Grazie al programma di usato certificato Ducati Approved entri nel mondo Ducati con la certezza della qualità e un unico pensiero: goderti la tua nuova moto.

Solo le moto migliori possono cominciare una nuova storia. Senza precedenti.

Scopri il nuovo programma su approved.ducati.com



Il bello dei controlli elettronici è che si possono anche spegnere...

IN BREVE

- ▷ 4 cilindri Crossplane
- ▷ Sospensioni elettroniche
- ▷ Controllo derapata
- ▷ Gestione elettronica via app wifi
- ▷ 200kg in ord. di marcia
- ▷ 200cv dichiarati
- ▷ €23.490

PISTA 10
→ Ingegnere di pista incorporato

STRADA 8
→ Con quel motore può tutto

TEPPISMO 7
→ Troppo sofisticata

PRINCIPIANTI 4
→ Dal, non scherzate

DESIDERABILITÀ 9
→ Esotica ed esclusiva



Da qui si cambiano i power mode



La comodissima rotellina per azionare i menù sul cruscotto



L'antenna GPS sul codino monoposto

vero mezzo da corsa, con anche una prontezza e una grinta nella risposta al comando del gas che mi permette di schizzare fuori dalle curve mettendo severamente alla prova le capacità del TC e del sistema di controllo della derapata. Godo come un folle mentre sento che il posteriore accenna a scivolare ma poi resta lì, lasciandomi immaginare le strisce nere che starò lasciando sull'asfalto. Prima era come se stessi guidando "solo" una velocissima supersportiva stradale, adesso mi sembra di stare su una Superstock da

trofeo. Certo, serve più concentrazione, ma anche così la Yamaha rimane relativamente facile da fare andare forte, e mentre abbasso di un altro secondo il mio passo sul giro, continuo ad avere l'impressione che questa moto, nelle mani giuste, sarebbe comunque capace di performance ancora più impressionanti.

Quindi, com'è?

Continuo con la modalità A fino a fine giornata senza più toccare i settaggi - a

“GOMITO A TERRA O IN PIENA DERAPATA, HO SEMPRE L'IMPRESSIONE DI ESSERE AMPIAMENTE ENTRO I LIMITI DELLA MOTO.”

parte disattivare l'anti impennata per un po' di show davanti al fotografo. Vado fortissimo, mi diverto come un matto e ho sempre l'impressione di essere ampiamente entro i limiti della moto - non c'è mai un momento in cui provo qualche spavento, e anche le solite porcate scenografiche, tipo mettere il gomito a terra, mi vengono con straordinaria naturalezza. L'unico appunto da segnalare è che a fine giornata la gomma posteriore, pur avendo lavorato in maniera egregia, mostra qualche strappo, probabilmente dovuto al mio peso, superiore alla media. Avrei dovuto avventurarmi nella regolazione di fine del mono, ma trovandomi così bene in tutto il resto, non volevo rischiare di perdermi gli ultimi turni alla ricerca del set-up definitivo. Cosa che invece i fortunati proprietari di R1M avranno tutto il tempo di fare, sfruttando come si deve le incredibili capacità di quell'"ingegnere di pista digitale", che in Yamaha hanno nascosto sotto le carene di questa incredibile moto. **SB**

Correte a prenotarla su: r1m.yamaha-motor.eu. Non ne sono rimaste ancora molte...



FALLA SCORRERE NELLE VENE.

**BMW S 1000 XR.
MAKE LIFE A RIDE.**



BMW Motorrad



BMW MOTORRAD

Che sia una curva stretta o una lunga strada che si perde all'orizzonte, poco importa: lasciala pulsare. Carattere da crossover, con un cuore sportivo: con i 165 cavalli del suo motore a 4 cilindri, devi solo decidere dove vuoi arrivare.

**Con BMW Free2Ride BMW S 1000 XR può essere tua a 160 € al mese.
Prezzo chiavi in mano con 1° tagliando incluso. TAN 2,10%. TAEG 3,28%*.**

**VIENI A SCOPRIRLA
IN TUTTE LE CONCESSIONARIE BMW MOTORRAD.**

**FREE²
RIDE**

Tua subito, poi decidi.

*Un esempio per BMW S1000XR con formula di Finanziamento BMW Free2Ride. Prezzo chiavi in mano 16.300 € IVA e messa in strada incluse, IPT esclusa. Anticipo o eventuale permuta pari a 3.750 €. Durata di 36 mesi con 35 rate mensili pari a 159,37 €. Valore residuo minimo finale garantito a 36 mesi /30000 km pari a 7.736,10 €. TAN fisso 2,10%. TAEG 3,28%. Importo totale del credito 12.550 €. Spese istruttoria pratica 120 €. Spese incasso 5 € a rata. Imposta di bollo 16 € come per legge addebitata sulla prima rata. Invio comunicazioni periodiche per via telematica. Importo totale dovuto dal Cliente 13.504,91 €. Salvo approvazione di BMW Bank GmbH - Succursale Italiana. Fogli informativi disponibili presso le Concessionarie BMW Motorrad aderenti. Offerta valida fino al 30/06/2017. Motoveicolo visualizzato a puro scopo illustrativo. Messaggio Pubblicitario con finalità promozionale.

Fascino teutonico della
miglior qualità



TROPPO BELLA PER ESSERE ANCHE VELOCE?

Folgorati dalle linee della nuova BMW R nineT Racer? Anche noi. Ma è tutta scena o davvero questa sportiva retrò sarebbe piaciuta anche a Joe Bar? Per scoprirlo, il nostro Pablito è andato a provarla sul circuito della Targa Florio



Testo: Pablito Foto: Milagro (Soldano, Maccabelli)

Sono pronto a scommettere che siano stati in tanti i motociclisti della mia generazione rimasti a bocca aperta davanti alla BMW R nineT Racer la prima volta che l'hanno vista. E nonostante il mio mestiere mi imponga di non farmi distrarre troppo dall'estetica di una moto, ammetto di essermi fatto fregare pure io. Dai guardatela: è sexy, formosa, evocativa... senza ombra di dubbio una delle retrò più belle che siano mai state fatte. E vedendola parcheggiata nei vecchi box della Targa Florio, che ancora oggi vengono utilizzati per la rievocazione della storica corsa stradale siciliana, il fascino di questa BMW, ispirata esplicitamente al design delle moto da corsa di una volta, è ulteriormente amplificato.

Anche da ferma sul cavalletto è una gioia per gli occhi, senza se e senza ma. Come da tradizione BMW, le finiture sono di ottimo livello, la strumentazione a doppio quadrante è in stile e funzionale, il codino in alluminio e la sella sembrano arrivare direttamente da una vincitrice di

gare degli anni 70, e la colorazione bianca, coi fregi BMW Motorsport, trasuda tradizione. Le moto che avremo a disposizione per la prova montano tutte i cerchi a raggi, optional da 400 euro, ma non riesco a immaginare la Racer con altri tipi di ruote (nella fattispecie quelle in lega a cinque razze montate di serie). Sono sincero: non vedo l'ora di saltarle in sella, aprire il gas e strapazzarla tra le curve della Targa Florio, per scoprire se un mezzo con tanto carisma possa riservare emozioni all'altezza del suo aspetto.

Carattere boxer

La presentazione stampa della Racer si svolge contestualmente a quella delle nuove versioni Euro 4 della R nineT: la "standard" e la più minimale "Pure". I tecnici BMW ci spiegano che per quanto riguarda il motore i tre modelli sono identici, per cui a far bella mostra di sé sotto i serbatoi c'è in ogni caso l'ultima evoluzione del bicilindrico boxer da 1.170cc raffreddato ad aria e olio.

Conosco bene questo motore, avendo percorso migliaia di chilometri su diverse sue incarnazioni, e se pensate che si tratti di qualcosa di poco adeguato a quello che, tutto sommato, è un mezzo dall'aspetto sportivo, tenete presente che parliamo pur sempre di 110cv, serviti con contorno di coppia a palate e accompagnati da un'indole piuttosto brillante. Per quanto sappia cosa aspettarmi, comunque, quando usciamo dalla zona abitata e iniziamo a dare un po' di gas sulle strade della Targa Florio, è un sollievo scoprire



Pronta per l'azione ai box della Targa Florio



Anche il sound è all'altezza. Soprattutto con lo scarico giusto



BMW R nineT Racer

MOTORE Il motore è lo stesso su tutte le R nineT. Si tratta dell'ultima versione del bicilindrico boxer BMW da 1.170cc raffreddato ad aria e olio, accreditato di 110cv a 7.750 giri e 116Nm di coppia a 6.000 giri. Ovviamente è stato rivisto per rientrare nelle normative Euro 4. A tal fine sono state modificate le mappature, è stato aggiunto un filtro ai carboni attivi nel sistema di alimentazione e il catalizzatore allo scarico ha una sezione più grande. Il silenziatore cambia a seconda della versione: per la R nineT è il classico doppio già visto sul modello precedente, mentre sulla Pure e la Racer viene utilizzato un singolo terminale più lungo. Sulla Pure il terminale è verniciato in nero opaco, mentre sulla Racer è cromato.

CICLISTICA Il telaio della gamma nineT ha una struttura modulare. Sulla versione "standard" si tratta di un telaio scomponibile in 4 pezzi, con il codino avvitato e completamente smontabile. Sugli altri modelli il telaio è invece scomponibile in tre pezzi e il codino è saldato. Tutte le nineT utilizzano al posteriore il sistema Paralever BMW, mentre l'inclinazione del canotto di sterzo, e quindi interasse e avancorsa, differiscono per ognuno dei tre modelli. Racer e Pure hanno in comune anche sospensioni e impianto frenante. La forcella è una classica telescopica non regolabile, mentre il mono è regolabile in precarico. Le pinze freno Brembo sono assiali. La R nineT "standard" ha la forcella completamente regolabile direttamente derivata da quella della S1000RR, e le pinze Brembo a quattro pistoncini sono radiali.

GAMMA R NINET A oggi sono ben cinque le R nineT disponibili. Alla roadster originale sono state infatti affiancate nel tempo la Scrambler, presentata l'anno scorso, e la Urban GS, vista per la prima volta al salone di Colonia 2016. Queste ultime hanno in comune sospensioni a corsa lunga per un utilizzo anche in fuoristrada leggero. Per un uso prettamente stradale invece ci sono la R nineT Pure, versione semplificata della roadster, più indicata sia per le personalizzazioni, sia per un uso da parte di neofiti e piloti con poca esperienza. Infine c'è la Racer, ovvero quella provata in questo test.

che il fatto di dover rientrare nelle nuove normative antirumore e anti inquinamento non abbia intaccato né il sound né il carattere del boxer. Il rombo, in particolare, è rimasto quello delle precedenti R nineT: secco, corposo e insolente. Tanto insolente che non mi spiego come abbiano fatto a omologarlo. Ma visto che mi diverto come uno scemo a tirare sgasate gratuite per il solo gusto di sentirlo sbraitare, forse non è un problema tanto importante.

E come prestazioni? Beh, questo boxer non è un bicilindrico "sportivo" nel senso

più puro del termine. Non è fatto per girare alto e l'allungo è quello che è, ma non mi sento di biasimare gli ingegneri BMW per non averlo riadattato in vista dell'utilizzo sulla Racer. La sua grande dote rimane la capacità di digerire senza la minima protesta i ritmi da passeggio: ci potete trotterellare a meno di 2.000 giri in sesta, per poi riprendere con decisione

**“LA RACER
RICORDA LE SPORTIVE
ANNI 70 ANCHE
NELL'ERGONOMIA.”**

senza sussulti o scossoni. Ma a parte questo, potete anche usarlo per darci dentro sul serio, come ho modo di apprezzare appena arriviamo nel primo tratto guidato. La schiena ai medi è sempre spettacolare, con una bella castagna tra i 5.500 e i 7.500 giri, dove i 116Nm di coppia si fanno sentire in tutta la loro determinazione.

A questi regimi, un affondo deciso sul gas è sufficiente per ottenere un bel calcio nel sedere, che pur mantenendo un certo garbo nei modi dell'erogazione, vi fa accelerare abbastanza forte da rendere

MOTORE	Tipo	2 cil. Boxer, 1.170cc, 8v, raffr. aria/olio
	Ales. x Corsa	101 x 73mm
	Compressione	12,0:1
	Alimentazione	Iniezione elettronica BMS-MP
	Potenza Max (dich.)	110cv a 7.750giri
	Coppia Max (dich.)	116Nm a 6.000giri

ELETTRONICA	RBW/Riding Mode	No/No
	Traction Control	ASC Optional
	ABS	Sì, disinseribile
	Quickshifter	No
	Anti impennata	Integrato nel TC optional
	Launch control	No

CICLISTICA	Telaio	Tripartito con motore portante
	Sospensione ant.	Forcella telescopica da 43mm
	Sospensione post.	BMW Paralever
	Freno ant.	Doppio disco da 320mm, pinze Brembo
	Freno post.	Disco da 265mm, pinza Brembo

GEOMETRIE	Interasse	1.491mm
	Altezza sella	805mm
	Peso	220kg
	Serbatoio	17 litri

Prezzo	€14.300
Contatti	www.bmw-motorrad.it



Cerchi a raggi. Optional indispensabile



Stile e funzionalità



Non molto esotici, ma efficaci

What The Fun

RSV4 RF

PIT LIMITER

ACQUISIZIONE DATI SU SMARTPHONE

201 CV



#be **a** racer

aprilia.com

La miglior SBK di sempre, non finisce mai di stupire e supera se stessa. 201 cv, nuove sospensioni, freni con dischi maggiorati, pacchetto di sistemi di controllo attivo derivato dalla tecnologia vincente nel campionato mondiale, nuova funzione Pit Limiter e acquisizione dei dati della tua performance sul tuo smartphone: nessun'altra può farti divertire di più. **DESIGNED FOR RACERS. BUILT FOR RIDERS.**

aprilia[®]

Impenna a fatica –
il teppismo non è il
suo mestiere



**“ BASTA CAVALCARE
L'ONDA DEI MEDI
REGIMI PER RIUSCIRE
A TENERE RITMI
BELLI ELEVATI. ”**

ogni uscita di curva gustosa e coinvolgente. Solo quando le strade si aprono il boxer mostra qualche limite. I 200 si passano abbastanza in fretta, ma si sente che le alte velocità non sono il suo mestiere: la spinta si spegne appena superati gli 8.000, e occorre snocciolare per bene tutti i rapporti per lanciarsi a cannone sui rettilinei.

Una volta capito il concetto, in ogni caso, basta cavalcare l'onda dei medi regimi per riuscire a tenere ritmi belli elevati su qualsiasi percorso misto: la Racer fa strada senza che dobbiate pensare alla marcia inserita, permettendovi di usare solo il gas per polverizzare una dietro l'altra le uscite di curva tipiche delle strade da pieghe.

Unico appunto, visto che siamo in tema di guida "divertente", l'anteriore molto carico (oltre che appesantito dal cupolino) rende la Racer meno giocosa rispetto alle nineT "nude". All'uscita dai tornanti bisogna mettersi davvero d'impegno per

far alleggerire l'avantreno, e quando faccio avanti e indietro un po' di volte su un rettilineo per qualche impennata davanti al fotografo, la frizione non sembra gradire i miei maltrattamenti. Detto questo, non credo che l'acquirente medio della Racer lo considererà un problema, e in effetti neanche Joe Bar mi pareva un grande fan dei monoruota...

Ergonomia Racer

Se dal motore della Racer ho ricevuto più che altro piacevoli conferme, la guida invece è un po' diversa rispetto a quella tipica delle altre R nineT, nonostante dotazioni e geometrie siano simili. Il fatto è che, tutta carica sui semimanubri, con la sella piccola e dura e la posizione stesa in avanti, la Racer ricorda le sportive anni 70 anche nell'ergonomia, il che all'inizio lascia un po' interdetti, soprattutto se,



Così sexy...

come nel mio caso, siete appena scesi da una delle sorelle naked.

Sulle prime, in particolare, l'impressione è di una moto lunga e lenta a girare, quasi impacciata nelle manovre a bassa velocità, ma in buona parte è dovuto alla classica sensazione che si prova ogni volta che si abbandona un manubrio alto e largo per passare a una coppia di semimanubri. Certo, la postura non sarà mai naturale (né comoda) come sulle altre nineT, e bisogna lavorare di fisico per farla entrare forte in curva e cambiare direzione in fretta, ma alla fine ci si abitua al fatto di dover guidare la 



Questo non mi è nuovo (Pt.1)



Decisamente monoposto



Questo non mi è nuovo (Pt.2)

REFINED

Z

www.kawasaki.it

© 2017 Kawasaki Motors Europe / Italy



Z 900

La Z900 è tornata!

Una fantastica Supernaked caratterizzata da un perfetto equilibrio tra potenza e maneggevolezza.

L'inedito telaio a traliccio abbraccia un quattro cilindri in linea in grado di regalare emozioni intense mentre lo stile e l'esperienza di guida regalano al pilota sensazioni che solo una Z è in grado di dare.

Per maggiori informazioni e colori disponibili visita il sito: www.kawasaki.it

Assistenza 24h su 24 in tutta Europa e 4 anni di garanzia aderendo al programma Warranty Plus Kawasaki. Servizio Clienti 848.580102. Guida sempre responsabilmente, nei limiti delle tue capacità e di quelle della tua moto. Indossa sempre un casco omologato e indumenti protettivi. Le immagini ritratte sono scattate in condizioni di sicurezza con piloti professionisti. Gli accessori presenti sono venduti separatamente e non fanno parte dell'allestimento standard.

Kawasaki raccomanda



Segui Kawasaki Italia su:

Visitate il nuovo store online:



www.kawasakistore.it

Kawasaki

Stile da ogni lato...



IN BREVE

- ▷ *Racer vecchio stile*
- ▷ *ASC e ABS disinseribile*
- ▷ *Mono Paralever*
- ▷ *110cv dichiarati*
- ▷ *220kg in ord. di marcia*
- ▷ **€14.300**

PISTA	5
Non è il suo ambiente	
STRADA	7
Sportiva vecchio stile	
TEPPISMO	3
Non previsto	
PRINCIPIANTI	5
Docile, ma grossa e pesante	
DESIDERABILITÀ	9
Bellissima e piena di fascino	

Racer piegati in avanti e usando un po' i muscoli. E da lì in poi, è facile apprezzare il buon feeling dell'avantreno, che unito alla stabilità della ciclistica e alla capacità delle sospensioni di filtrare le irregolarità dell'asfalto, fa della BMW una moto sicura e competente anche quando si comincia a tirarle il collo.

Considerando che nel gruppo ci sono anche diversi giornalisti di testate "fashion" extrasettore - e quindi non proprio abituati ai ritmi da arresto delle prove stampa - per una volta l'apripista non trasforma il giro di test in un mini-TT, ma dopo un po' lo convinciamo a dare un po' più di gas, e mentre due terzi del plotone si staccano (li aspetteremo nei paesini successivi) continuo ad apprezzare le qualità della Racer. Come le sorelle a manubrio alto, è una moto che accetta senza problemi la guida veloce, anche perché dietro al look retrò nasconde contenuti moderni. Il sistema ASC include un traction control abbastanza basico, ma che fa il suo dovere - senza peraltro infastidire nella guida all'attacco - mentre i freni sono all'altezza delle prestazioni della moto, con l'ABS che digerisce tranquillamente anche gli ingressi di curva più aggressivi.

Unico neo, dopo una mezz'ora buona passata a tirare tra le curve, i polsi cominciano a farmi male. Sento il carico sui palmi delle mani come non mi succedeva da un sacco di tempo durante un giro stradale, e anche la sella, rigida e stretta, sta cominciando a farmi pagare il

suo pegno con un po' di indolenzimento al fondoschiena. Alcuni colleghi confermano le stesse impressioni, quindi deduco che la cosa non sia dovuta alla mia stazza o al mio peso. Ma del resto le moto da corsa di una volta non erano roba da fighette col sedere molle e i polsi delicati. E anche in questo la Racer dimostra la sua coerenza.

**“ È UNA BELLISSIMA
SPORTIVA RETRÒ - CON
TUTTO CIÒ DI POSITIVO E DI
NEGATIVO CHE LA COSA
COMPORTA. ”**

Quindi, com'è?

La R nineT Racer è esattamente quello che sembra: una bellissima sportiva retrò - con tutto ciò di positivo e di negativo che la cosa comporta. Il lato positivo è che vi permette di essere stilosi a livelli estremi e di divertirvi andando anche parecchio forte, grazie alle buone dotazioni ciclistiche e a un motore praticamente perfetto per la guida stradale. Il rovescio della medaglia è che la postura, caricata sui semimanubri, è nettamente più scomoda rispetto a quella delle nineT naked, e alla lunga rende la guida più faticosa e stancante - a fronte di un po' di feeling in più dall'avantreno.

Sul corto raggio

è una moto divertente e piacevole, ma a differenza delle sue sorelle a manubrio alto, la trovo meno adatta, ad esempio, alle sparate di un giorno sui passi di montagna, e men che meno a farci del turismo. Detto questo, per una passeggiata sul lago, una gita al locale modaiolo, o un aperitivo in riva al mare, questo gioiellino retrò ha pochi rivali in termini di appeal. A 14.300 euro forse è uno sfizio un po' costoso, ma per ora è qualcosa di assolutamente unico sul mercato, e ogni volta che vi fermerete a guardarla vi ripagherà con gli interessi della fatica e del mal di polsi che vi farà venire guidandola. **SB**

Uff... un po' di rispetto!



DNA RACING. ADRENALINA PURA.



NUOVO



GP RACER D212

www.dunlop.it

DERIVAZIONE MOTORSPORT.

Dunlop GP Racer D212, derivato dal vittorioso D212 GP Pro, ha nel suo DNA Racing tutto l'immenso patrimonio Dunlop Motorsport. Lucas Mahias ha portato a casa la vittoria nel campionato Superbike francese anche grazie alle performance di questo rivoluzionario pneumatico.

 **DUNLOP**
FOREVER FORWARD

PATENTI FRESCHE

Con le nuove Duke 125 & 390, ancora più attraenti e raffinate, KTM vuol confermare il suo dominio nel segmento dei freschi di patente. Ma saranno abbastanza per ravvivare un po' lo stagnante mercato delle moto da neofiti? Siamo andati ad assaggiarle tra le strade di Torino...

Testo: Carl Foto: KTM

Da un punto di vista puramente estetico, è facile capire come mai le Duke 125 e 390 siano le KTM più vendute. Con un design derivato da quello dalla mostruosa Super Duke 1290, entrambe sembrano più di quello che i loro pochi centimetri cubici potrebbero far pensare. E come ci spiegano in conferenza stampa, durante la presentazione avvenuta al Lingotto di Torino, KTM ha investito molto per rendere queste piccole naked le migliori della loro categoria.

La 390, in particolare, ha quasi un portamento da moto grossa, con il suo serbatoio da due litri in più e la posizione in sella leggermente più sportiva. Il cruscotto di entrambe è stato nobilitato con un elegante display TFT, una primizia assoluta per le rispettive classi, completo di un'elettronica facilissima da usare, che permette anche di connettere lo smartphone via Bluetooth per gestire le chiamate o cambiare brano se state ascoltando della musica con gli auricolari. La parte migliore? Un ABS regolabile su tre posizioni: 'Road', cioè attivo davanti e dietro, 'Supermoto', in cui il posteriore è escluso, e 'Off' – per iniziare a fare stupidi sul serio.

E le prelibatezze non finiscono qui: la 390 riceve una nuova frizione antisaltellamento – fondamentale sia che la vogliate strapazzare in kartodromo, sia tra le rotonde della vostra zona... – e un raffinato acceleratore ride by wire. Anche la potenza è aumentata, grazie a qualche furba modifica al nuovo impianto di scarico, e per valorizzare al massimo i cavalli in più, KTM ha proseguito equipaggiando la 390 con sospensioni WP di qualità e pinze Bybre (una sottomarca Brembo) che, sulla carta, dovrebbero risolvere l'unico vero problema della vecchia Duke quando si voleva fare sul serio – i freni un po' molli.

Antipasto bagnato

In puro stile presentazione stampa 2017, quando salgo in sella alla Duke 125 e mi lanciai tra le congestionate strade di Torino, inizia a piovere a catinelle. La Duke però non sembra preoccuparsene: è così incredibilmente dolce e agile, qualsiasi cosa le faccia fare, che nel giro di pochi minuti si rivela lo strumento perfetto per affrontare il caos di traffico, pavé e asfalto bagnato che ci attende. Le sospensioni sono sufficientemente sostenute per questo genere di moto, ma apprezzo che non siano mai secche nelle risposte (come spesso succede sulle entry level costruite al risparmio) il che permette di affrontare le sconnessioni cittadine sgattaiolando tra le auto in assoluto relax. Il motore? Beh, ha i 15cv consentiti dalle normative, quindi anche solo superare in fretta gli 80km/h richiede una certa determinazione – dovete tenere il gas sempre a fondocorsa e mollarlo giusto il minimo indispensabile per far entrare le marce. Niente di che nemmeno per quanto riguarda le impennate: dovete essere davvero esperti per riuscire a »

Il sogno di tanti ragazzini
(la Duke, non il nostro Carl...)





La geniale modalità
"motard" dell'ABS...



Sia la 125 sia la 390 montano questo bel display TFT

sollevare l'avantreno, e dovete comunque farlo quasi da fermi, usando a fondo la frizione e spostando tutto il peso del corpo all'indietro.

Ma ovviamente, se vi prendete una 125 4T, saprete già di non potervi aspettare molto in fatto di motore e, potenza a parte, la piccola KTM ha un carattere giocoso non così scontato su questo genere di moto. I dossi, le sconnessioni e... le salite sui marciapiedi, vengono digeriti con una nonchalance che una naked più grossa non riuscirebbe assolutamente a mantenere, e cose come frenate in derapata, gimkane tra le auto ferme e cambi di direzione in spazi da bicicletta, diventano la norma.

Dopo qualche altra derapata e qualche tentativo di impennata, ripercorriamo la città e arriviamo alla vecchia fabbrica Fiat del Lingotto, dove la piccola 125 è perfettamente a proprio agio, salendo in scioltezza (in seconda marcia) la stretta spirale del parcheggio in puro stile supermotard, poco prima di digerire come nulla fosse una sparata sul porfido sconnesso della vecchia sopraelevata. Anche in questo caso le sospensioni si comportano bene. Ok quando le strade si aprono la scarsa potenza affoga un po' il divertimento, ma è normale.

Tutto sommato la Duke 125 si conferma una piccola peste, realizzata con componenti di qualità (per il suo segmento) sufficientemente veloce, e totalmente a proprio agio nell'attaccare la città. Nonostante le condizioni pessime, è stato piacevole guidarla. E non credo sarebbe stato lo stesso con molte moto più grosse.

Piatto principale

Basta accendere la 390 per capire l'enorme differenza con la piccola 125. Il rumore ha ovviamente tutto un altro tono, ma è la precisissima risposta del nuovo acceleratore ride by wire la prima cosa che si nota. La vecchia 390 tendeva a scalciare un po' ai regimi più bassi, ma il sistema elettronico ora fa una differenza enorme, sia che stiate spingendo a tutta in uscita di curva, sia che stiate trotterellando tra le auto con giusto un filo di gas. Il set-up delle sospensioni della 390 è lo stesso che ha fatto meraviglie in città sulla 125 e »

SPECIFICHE TECNICHE



◀ KTM 390 Duke

◀ KTM 125 Duke

MOTORE	Tipo	Monocil. 373,2cc, raffr. a liq.	Monocil. 124,7cc, raffr. a liq.
	Ales. x Corsa	89mm x 60mm	58mm x 47,2mm
	Compressione	12,6:1	12,8:1
	Alimentazione	Iniezione elettronica	Iniezione elettronica
	Potenza max (dich.)	44cv a 9.000 giri	15cv a 10.000 giri
ELETTRONICA	Ride By Wire/Riding Mode	Sì/No	No/No
	Traction Control	No	No
	ABS	Sì (disinseribile)	Sì (disinseribile)
	Quickshifter	No	No
	Anti impennata	No	No
	Launch Control	No	No
CICLISTICA	Telaio	Traliccio in acciaio	Traliccio in acciaio
	Sospensione Ant.	Forcella WP USD da 43mm	Forcella WP USD da 43mm
	Sospensione Post.	Mono WP	Mono WP
	Freno Ant.	Pinza a 4p., disco da 320mm	Pinza a 4 pist. disco da 300mm
	Freno Post.	Pinza a 1p., disco da 230mm	Pinza a 1 pist., disco da 230mm
DIMENSIONI	Interasse	1.357mm	1.357mm
	Altezza sella	830mm	830mm
	Peso a secco	149kg	139kg
	Serbatoio	13,4 litri	13,4 litri
Prezzo		€5.610 www.ktm.com/it	€4.600 www.ktm.com/it

IN BREVE (DUKE 390)

- ▷ ABS con modalità Supermoto
- ▷ Estetica top
- ▷ Acceleratore Ride-by-Wire
- ▷ Sospensioni WP
- ▷ 44cv
- ▷ 149kg a secco
- ▷ €5.610

→ PISTA	6
In kartodromo a tutto gas	
→ STRADA	7
Facile e divertente nello stretto	
→ TEPPISMO	7
Impennate, sgommate e stoppies	
→ PRINCIPIANTI	9
Facile e accondiscendente	
→ DESIDERABILITÀ	8
La più desiderata della categoria	



Con la 390 potete fare anche queste cose...

Per il vs prossimo «PIT STOP» la nuova tuta intera in pelle pieno fiore presso il vostro concessionario IXON...
48 ore chrono



DAVID CHECA

Pista Carole - 15/02/2017

#Rideyourway

MOTOGP APPROVED :

Bradley Smith, Aleix Espargaro, Jonas Folger,
Brad Binder, Xavier Siméon e Livio Loi
8 taglie e 7 colori disponibili

#RIDEYOURWAY - Fai la tua strada

www.ixon.com



Pronta per far felici plotoni di ragazzini



Tra le rampe del lingotto



anche quando ci lasciamo alle spalle la zona urbana di Torino e arriviamo su strade aperte e tortuose, si dimostra ben bilanciato, con una rassicurante stabilità a centrocurva, che incita a sfruttare sempre al massimo le non trascurabili potenzialità del motore. Nel giro di una manciata di chilometri, quasi senza accorgermene, mi ritrovo con un paio di colleghi a tirare come un forsennato per tenere la scia del velocissimo apripista KTM, e confesso che non avrei mai pensato di potermi ingarellare a simili ritmi su una moto da "soli" 44cv.

La potenza in più dichiarata, onestamente, non fa una gran differenza una volta in movimento, ma del resto la coppia del motore è esattamente quella che serve per rendere la guida gustosa sui percorsi di misto stretto (e impennare ogni tanto), mentre le sospensioni WP garantiscono una grande quantità di feedback e rendono la moto facilissima da sbattere a destra e sinistra a qualunque velocità. L'unica piccola critica

va a qualche accenno di instabilità del posteriore nelle scalate più decise, nonostante la presenza di una frizione antisaltellamento meccanica. Ma forse un po' è colpa mia: sto tirando delle staccate da campionato supermotard, supportato dalla potenza dei nuovi freni.

In effetti, una delle modifiche che mi illumina la giornata, è il nuovo impianto anteriore simil-Brembo con pinza a 4 pistoncini unita a un

grosso disco da 320mm (sì avete capito bene,

trecentoventi). Le prestazioni sono notevoli e la modulabilità, anche grazie al peso piuma della Duke, è davvero da impianto sportivo. Altro punto positivo è l'ABS Bosch, che non è mai troppo invadente, a meno

che non si strizzi la leva del freno per provocare un sollevamento del posteriore. Come detto l'ABS è comunque facilmente disinseribile tramite il menù sul cruscotto, quindi non ci state a pensare troppo. Solo, fate attenzione a non esagerare nella configurazione "Supermoto", che elimina l'ABS al posteriore. Nel mio caso, mi ha trasformato automaticamente in un

hooligan, riportandomi nei ranghi solo quando, all'ennesimo ingresso di curva con posteriore bloccato, mi sono ritrovato con la ruota dietro che cercava di sorpassare il manubrio. Ma è tutta parte del divertimento, no?

Quindi, come sono?

Queste nuove Duke sono entrambe più raffinate, belle e competenti rispetto alle versioni che sostituiscono, ma soprattutto, rimangono delle moto dannatamente divertenti e ben fatte nel contesto delle categorie a cui

appartengono.

La 390 potrà sembrare un po' cara a 5.610 euro, ma è una moto di lusso per la sua classe, e in entrambi i casi le finiture, gli accessori e tutte le raffinatezze che le caratterizzano (guardate le sospensioni, il telaio, i freni, i

display TFT...) giustificano ampiamente la spesa in più rispetto alla concorrenza.

In ogni caso, la qualità più impressionante delle baby-Duke è che KTM è riuscita a renderle ancora più divertenti e competenti, nonostante ora siano Euro 4. Ed è la cosa che conta, quando parliamo di moto che avranno il fondamentale compito di far nascere la passione in tanti giovani. **5/7**

**“ SONO MOTO
DANNATAMENTE
DIVERTENTI E BEN
FATTE NEL CONTESTO
DELLE CATEGORIE A
CUI APPARTENGONO. ”**

DOPPIO TRIONFO!

JOHANN ZARCO
L'UNICO PILOTA DUE VOLTE
CAMPIONE DEL MONDO MOTO2
2015/2016

**FACE
PETROLEUM**

1
WORLD CHAMPION
2016

Handy
shop
IPONE
DBC

RACE-R PRO CARBON

REPLICA ZARCO WORLD CHAMPION 2016
EDIZIONE LIMITATA E NUMERATA

- ▲ Il Race-R Pro è il casco con il maggior numero di podi nei Campionati del Mondo (dal 2011)*
- ▲ Visiera in classe «Ottica 1», priva di qualsiasi distorsione ottica grazie allo spessore variabile
- ▲ Spoiler a doppia lama per assicurare aerodinamica e stabilità alle alte velocità
- ▲ Nuovo sistema ergonomico di movimentazione della visiera
- ▲ Calotta in carbonio e aramide: per offrire un peso contenuto e performance eccellenti nell'assorbimento degli urti

* Studio interno Shark-Helmets realizzato su Grands Prix Moto GP, Moto 2, Moto 3 e WSBK, WSSP dal 2012 al 2015



Adesivi degli sponsor inclusi nella confezione.

SHARK
HELMETS

shark-helmets.com

NAKED, RETRÒ O... ABARTH?

La café racer by Yamaha



Nella recente ondata di moto modaiole/retrò, la XSR900 è quella con le caratteristiche più genuinamente sportive. Ora Yamaha ne ha fatto una versione Special aggiungendole il suffisso del celebre reparto corse auto Abarth. Una vera Café Racer da combattimento? Siamo andati a scoprirlo...

Testo: Jon Foto: Yamaha

Sgombriamo il campo dagli equivoci: a differenza di quanto avviene nel mondo auto, qui il marchio Abarth non sta a indicare una versione superpreparata della XSR900. È un allestimento a tiratura limitata della pepatissima naked-retrò Yamaha, ottenuto montandole un'abbondante serie di pezzi speciali, e presentando il tutto in contemporanea con la 695 XSR Limited Edition (una Fiat 500 da sparo). Delusi? Non dovrete esserlo, perché la XSR900 "standard" era già di suo una naked retrò piena di contenuti di livello, dal motore alla ciclistica, e non avrebbe avuto senso, considerando il target a cui si orienta, insistere sotto questi aspetti. Semmai, poteva servire una versione ancora più stilosa e ricca di accessori pregiati, ed è quello che Yamaha ha fatto.

Semimanubri?

Ok, costa parecchio, ma per 12.490 euro, ovvero 2.500 in più della XSR standard, la Abarth porta in dote un bel po' di parti in carbonio (tra cui il coperchio per la sella del passeggero, il cupolino e il parafango anteriore) e un completo Akrapovic in acciaio (con doppio silenziatore sovrapposto) che già da solo giustifica una bella fetta del prezzo in più. Per quanto riguarda l'estetica, la moto è verniciata in grigio Abarth, con una

pregiatissima sella scamosciata dalle cuciture rosse. Per finire la posizione di guida è stata modificata con l'aggiunta di semimanubri in stile café racer, che rendono la moto stilosa a livelli estremi e molto più aggressiva da vedere ma... Beh, anche un bel po' più scomoda.

La profonda influenza dei nuovi semimanubri sull'ergonomia della XSR è la prima cosa che noto quando inizia il test, nell'entroterra sardo dalle parti di Cagliari. L'angolazione a cui sono disposti è davvero estrema, anche troppo per una moto che si presume verrà guidata per il 90% del tempo a ritmi "normali", e trotterellare con la Abarth a velocità da gita fuori porta è un'esperienza meno piacevole di quanto non lo sia sulla versione standard. In città sembra che tutto il peso del corpo sia concentrato sui polsi e quando prendi una buca, un tombino o una qualsiasi sconnessione, lo senti come se il mozzo della ruota anteriore fosse direttamente tra le tue mani. È vero, basta aumentare un po' la velocità e l'aria, indirizzata sul busto dal piccolo cupolino, comincia a entrare in gioco

riducendo leggermente il carico sui polsi; ma è un sollievo marginale, e non appena prendi in mano i freni il fastidio torna a prevalere.

Fuori città

La posizione di guida della Abarth inizia a prendere senso quando ci lasciamo alle spalle il traffico e i contesti urbani e iniziamo ad affrontare un bel tratto di misto sulle fantastiche

strade della Sardegna. Non ho mai avuto problemi con il largo manubrio originale della XSR900, visto che tra l'altro aiuta a spingere la moto nei cambi di direzione, ma quando si tratta di tirare tra le curve, in effetti, i semimanubri rappresentano un vantaggio: ti fanno stare più basso

YAMAHA XSR900 Abarth



MOTORE	Tipo	3 in linea DOHC, 847cc, 12v, raffr. a liq.
	Ales. x Corsa	78 x 59,1mm
	Compressione	11,5:1
	Alimentazione	Iniezione Elettronica
	Potenza Max (dich.)	115cv a 10.000giri
	Coppia Max (dich.)	87,5Nm a 8.500giri
ELETTRONICA	RBW/Riding Mode	Si/ 3 mappature gas
	Traction Control	Si, regolabile
	ABS	Si
	Quickshifter	No
	Anti Impennata	Si, col TC
	Launch control	No
CICLISTICA	Telaio	A diamante in alluminio
	Sospensione ant.	Forcella USD 41mm, reg. prec. e rit.
	Sospensione post.	Mono reg. precarico e ritorno
	Freno ant.	Pinze radiali a 4p., dischi da 298mm, ABS
	Freno post.	Pinza a 2p., disco da 245mm, ABS
GEOMETRIE	Interasse	1.440mm
	Altezza sella	830mm
	Peso	195kg in ord. di marcia con pieno
	Serbatoio	14 litri
Prezzo		€12.490
Contatti		www.yamaha-motor.it

Stile a badilate





La scritta Abarth la farà
andare più forte?

sulla moto, aumentando il carico sulla ruota anteriore e di conseguenza la sensibilità sull'avantreno. Se poi vuoi sporgerti in piega, parti da una posizione più naturale che già da sola ti incita a buttarti fuori col ginocchio. Insomma, devo ammettere che tutto sommato guidare la Abarth tirandole il collo risulta piuttosto gratificante. Poi però rallenti, ricominci andare semplicemente "forte" invece che "molto forte" e torni a chiederti se la sensibilità e la maggior competenza nella guida all'attacco, su una moto così, valgano davvero quanto la comodità del manubrio originale.

Nonostante il minor comfort, comunque, la Abarth è una moto stranamente affascinante.

Il cuore resta l'incredibile tre cilindri CP3, che è sempre un gioiello per qualsiasi uso ne vogliate fare. La risposta del gas è un po' aggressiva nella modalità A, ma basta tenere la Standard e tutto diventa perfetto: la spinta ai medi, il sound, la progressione e il fatto che anche coi semimanubri la XSR rimane un animale da impennate

(bisogna solo spegnere il traction control) vi stamperanno in faccia un sorriso da orecchio a orecchio ogni volta che ruoterete la manetta.

E poi, a rendere unica questa moto c'è il fatto che sia disponibile solo in serie limitata, acquistabile tramite prenotazione in punti vendita specifici. Ed è piena di finenze che manderanno in estasi i fan del genere café racer. Il coprisella del passeggero è bellissimo e si integra perfettamente col fanale posteriore, mentre la colorazione grigia e rossa Abarth replica, è di gran classe pur essendo molto sportiva.

Quindi, com'è?

Quello che salta più all'occhio della XSR900 è il suo look retrò, opposto alla

folia moderna della MT-09, di cui la Abarth replica gran parte dei pregi – e del divertimento. Alla fine però una moto si compra per guidarla, non solo per farla vedere in giro, e se dovessi prendermi una Abarth credo che le cambierei i semimanubri per qualcosa di

più comodo, rendendola più piacevole da guidare (e sensata) nel 90% delle situazioni.

Detto questo, se la posizione di guida estrema non

vi infastidisce, o se avete polsi d'acciaio, allora potrete cercare una delle Abarth disponibili per l'Italia, su un totale di 695 costruite, cosa che la rende una moto davvero esclusiva. Prima di comprarla però, controllate che vada bene per la vostra taglia, perché quei semimanubri non sono roba per tutti. **SM**

**“LA POSIZIONE DI
GUIDA INIZIA A PRENDERE
SENSO QUANDO CI
LASCIAMO ALLE SPALLE
IL TRAFFICO.”**



Andate in Pista!

Adesso che ce lo siamo messo alle spalle possiamo dirlo ufficialmente: il primo SuperBike Italia Track Day, svoltosi il 25 aprile scorso al Cremona Circuit, è andato alla grande, con un successo al di là delle nostre più rosee aspettative. I posti disponibili erano andati sold-out due mesi prima dell'evento, e tutti quelli che sono venuti, anche solo per farci un saluto, ci hanno fatto i complimenti, chiedendoci perché avessimo aspettato tanto per fare qualcosa del genere.

In effetti erano anni che avevamo in mente di organizzare un evento così, ma non essendo il nostro mestiere eravamo un po' spaventati dal dover avviare una macchina organizzativa complessa come quella delle giornate in pista. E anche una volta che eravamo riusciti a trovare qualche partner in grado di supportarci nella parte burocratica e amministrativa, ci chiedevamo comunque se il gioco valesse la candela, e quale valore aggiunto avremmo potuto rappresentare noi della redazione per gente già abituata ad andare in pista.

Ma in un freddo e uggioso pomeriggio dell'inverno scorso, ci è arrivata la folgorazione. In redazione eravamo tutti afflitti dalla classica depressione da astinenza da moto, fantasticando sulle uscite in pista estive e su quanto tempo mancasse al momento di poter ricominciare a bruciare saponette tra i cordoli. Poi, tra una frase di commiserazione e l'altra, uno di noi se ne è uscito con una considerazione tanto banale quanto illuminante: "Di sicuro quelli che non sono mai andati in pista non avranno questo tipo di problemi..." E lì è scattato tutto. Certo perché è proprio così: solo dopo averne provato almeno una volta il divertimento, l'eccitazione, l'adrenalina e... la sicurezza, ci si può davvero rendere conto di che figata sia guidare una moto in circuito.

A tutt'oggi, non conosco nessuno che dopo essere andato in pista se ne sia tornato a casa meno che entusiasta, o senza l'intenzione di rifarlo prima possibile. L'emozione del piegare ginocchio a terra, spalancare il gas a fondocorsa, sfruttare tutta la cavalleria della moto, attaccarsi ai freni seguendo i riferimenti, il tutto in un contesto controllato, sicuro, in condizioni ideali. Quando mai vi capita di poter fare tutto questo per strada? Al contrario, in circuito è la norma.

E non crediate che si tratti solo di divertirsi: andare in pista è anche incredibilmente istruttivo, perché oltre a permettervi di guidare ben oltre i ritmi ai quali siete abituati nel Mondo Reale, migliorando il feeling con la moto e imparando a conoscerla per quello che può veramente fare, vi fa capire quanto sia inutile prendersi rischi per strada, guidando comunque a ritmi infinitamente più bassi e provando emozioni infinitamente più contenute rispetto a quelle di una qualsiasi sessione in circuito.

Ecco dunque l'idea alla base del SuperBike Italia Track Day: il nostro intento era quello di usare la fiducia che nel corso degli anni siamo riusciti a ispirarvi coi nostri racconti, le nostre prove e le nostre facce, per cercare di avvicinare ai cordoli anche quelli che, magari per paura, per timidezza o perché, semplicemente, non ne hanno avuto l'occasione, non si sono mai spinti a varcare i cancelli d'ingresso di una pitlane.

Per fare le cose per bene, ovviamente, abbiamo diviso la giornata in turni separati a seconda del livello di esperienza - dai neofiti assoluti, ai quali siamo stati felici di dare consigli e che abbiamo "preso per mano" durante le loro prime sessioni - ai più esperti, che ovviamente erano presenti in gran numero, e coi quali durante la giornata ci siamo ingarellati all'insegna del puro divertimento.

Alla fine tutti si sono detti soddisfatti: da chi se ne è tornato a casa felice di aver scambiato quattro chiacchiere con noi dopo aver abbassato il proprio record sul giro, a quelli che ci hanno ringraziato per avergli fatto scoprire qualcosa che non immaginavano potesse essere così emozionante e gratificante. Tutti, alla fine, ci hanno chiesto una sola cosa: quando lo rifaremo? Presto, sicuramente. Ma nel frattempo, anche senza di noi, continuate ad andare in pista. E se non l'avete mai fatto, provate: vi divertirte come matti, proverete sensazioni mai sperimentate prima e diventerete motociclisti più sicuri e consapevoli anche su strada.

Aigor

SuperBike ITALIA POSTA

"Correre in moto è come essere innamorati: sai che potresti soffrire, ma ne accetti comunque il rischio."
Aforisma segnalato dal nostro lettore Alberto

Lettera del Mese

All'autore della "Lettera del Mese" la maglietta 'Stacca, piega, apri...' by SuperBike Italia



→ TUBAZIONI IN SILICONE

DUn saluto a tutti gli smanettoni della redazione. [...] Il weekend scorso sono andato a vedere il CIV a Misano e ho notato che molte delle moto da corsa presenti montavano delle tubazioni aftermarket dell'impianto di raffreddamento, in alcuni casi fatte con colori sgargianti. A tal proposito mi chiedevo se si tratta solo di un vizzo, o se usare tubazioni speciali porta a dei concreti vantaggi. Potrebbe essere utile sostituirle pure su una moto stardale? Dario - E-mail

RCaro Dario, è tutta questione di termodinamica, e quelle che hai visto sulle moto del CIV erano quasi sicuramente tubazioni in silicone ad alta resistenza. L'idea che sta dietro all'uso delle tubazioni in silicone in sostituzione di quelle originali, è che sono meno suscettibili alle variazioni di volume e di temperatura quando sono percorse da un liquido molto caldo - come quello dell'impianto di raffreddamento della moto. Quando un materiale viene riscaldato, tende ad aumentare di volume. Questo vale tanto per la plastica del tubo quanto per il liquido di raffreddamento. Quest'ultimo viene riscaldato dal funzionamento del motore e, attraversando la tubazione, la gonfia: una più rigida impedirà

che ci sia un eccessivo rigonfiamento all'aumentare della pressione del liquido, aumentando quindi la pressione del liquido rispetto ad un tubo normale. Semplificando, è un concetto simile a quello che sta alla base della sostituzione delle tubazioni freno in gomma con quelle in treccia aeronautica, con l'unica differenza che negli impianti frenanti si parla di pressioni molto più elevate.

Vale la pena sostituire le tubazioni di serie anche sulle moto stradali? Normalmente le moderne moto sportive escono di fabbrica con tubazioni di ottima qualità, quindi in teoria non ci dovrebbero essere problemi. Senonché, molti costruttori raccomandano di sostituirle ogni quattro anni, perché la gomma, per quanto buona sia, tende a degradarsi col tempo e l'esposizione agli agenti atmosferici, diventando via via più morbida ed elastica. Il risultato sarà che quando il motore, una volta caldo, farà aumentare di volume l'acqua, i tubi si gonfieranno, riducendo la pressione interna al circuito di raffreddamento e facendo diminuire il punto di ebollizione del liquido, con potenziali surriscaldamenti del motore che non verrà più raffreddato efficacemente dal refrigerante. In sintesi, dunque, non c'è nulla che non



Colorate ed efficaci - eccovi delle belle tubazioni in silicone

CONTATTI: WWW.SUPERBIKEITALIA.IT

SuperBike Italia - Innova Editore, Via Giovanni Prati 9, 20145 Milano
E-mail: posta@superbikeitalia.it

SEGUICI SU **facebook** PAGINA UFFICIALE: www.facebook.com/SuperBike Italia

vada bene nelle tubazioni di serie, a patto che siano in buono stato. E se è giunto il momento di cambiarle, può valer la pena farlo con quelle in silicone.

Il vantaggio di queste ultime è che sono molto più rigide di quelle in gomma, anche perché hanno all'interno degli inserti metallici nei punti di raccordo, e quindi resistono ancora meglio alla pressione. Ecco perché si vedono così spesso sulle moto da corsa: in condizioni di funzionamento estreme ci vogliono componenti dalle prestazioni superiori.

Come con tutti gli accessori, attenzione a comprare quelli che costano stranamente molto meno degli altri, perché a seconda di quale silicone viene usato, potrebbero espandersi addirittura più di quelle in gomma, con gravi problemi di surriscaldamento del motore. Solo perché sopra c'è scritto che è silicone, non vuol dire che sia quello giusto: dopotutto, è silicone anche quello delle signorine molto in forma e anche quello che chiude le fessure del

box doccia! Inutile dire che certi marchi di qualità superiore, come i Samco, hanno un costo altrettanto elevato, ma un funzionamento a prova di bomba. Il motivo per cui, dunque, non vediamo tubi in silicone sulle moto di serie è puramente economico, giacché nel costo è compresa anche manodopera necessaria per la costruzione del tubo,

“LE TUBAZIONI IN SILICONE SONO MOLTO PIÙ RIGIDE DI QUELLE IN GOMMA, E QUINDI RESISTONO ANCORA MEGLIO ALLA PRESSIONE.”

piuttosto che farlo per semplice iniezione della resina. Chissà, magari un giorno potremo anche decidere di farceli da soli in officina, ma al momento è un processo troppo costoso. Ad ogni modo, se la tua moto ha più di quattro anni, oppure ha un motore molto spinto, è un acquisto consigliato.

SuperBike
ITALIA



Mandaci le foto dei paesi del mondo dove hai portato SuperBike. Le più originali, simpatiche e... piccanti saranno pubblicate!

Luca e i ragazzi dell'Israeli Tactical Combat Shooting a Taranto



Lorenzo e Igor a Santo Domingo



**E' ARRIVATA
CLASSIC MOTO
LA NUOVA RIVISTA
DEDICATA ALLE
★ GRANDI MOTO ★
DEL PASSATO**



Vi piace la rubrica
Affari Usati
di SuperBike Italia?
Allora potrebbe piacervi
Classic Moto, la rivista
dedicata alla passione e
alle emozioni delle più
gloriose moto del passato.

IN EDICOLA!

→ GAS E CORDA

DCarissimi Superbikers [...] Recentemente, durante una giornata di prove libere in pista, due miei amici mi hanno spiegato che loro, in caso di linea troppo stretta in una curva, sono soliti rimediare semplicemente dando ancor più gas, in modo da allargare la traiettoria verso l'esterno e sfruttare tutta la pista. Siccome entrambi sono più veloci ed esperti di me, pensate che sia una tecnica che valga la pena di essere messa in pratica? Il fatto è che l'idea di dare molto gas quando sono ancora piegato va contro il mio istinto, e tra l'altro la mia moto è una GSX-R750, quindi senza traction control...

Stefano – E-mail

RCaro Stefano, è vero che con le manate di gas si può fare in modo che la moto allarghi la traiettoria in curva, ma bisognerebbe cercare di capire se i tuoi amici si riferivano alla classica tecnica di accelerare prima possibile dopo il punto di corda (per scaricare a terra quanti più cavalli facendo allargare la moto entro il

limite del cordolo esterno) o una correzione per rimediare a una traiettoria sbagliata. In entrambi i casi, ciò su cui dovresti concentrarti prima di tutto è la ricerca della miglior linea che consenta di usare sempre la massima quantità di acceleratore possibile, sfruttando ogni centimetro di pista disponibile. Potresti cominciare individuando i punti di inserimento e di corda più corretti, provando a far pratica nel passarci sopra senza mai deviare dalla linea che unisce i due punti, prendendo poi nota di quanto largo o stretto tu sia in uscita. Se sei troppo largo (quindi impossibilitato a dare ulteriormente gas, e dovendo anzi parzializzare) sposta la corda più avanti; se sei troppo stretto anticipa la corda fino a che non troverai il giusto bilanciamento tra



I piloti cercano sempre di sfruttare tutta la pista

sfruttamento di tutta la pista e apertura del gas in uscita di curva. A quel punto vedrai che ti verrà naturale usare l'acceleratore per "dirigere" la moto, ovviamente dosandolo in funzione dell'angolo di piega a cui ti trovi e del grip della tua gomma posteriore. **SB**

SuperBike ITALIA WORLD

Alessio (in un momento difficile) a Imola, SBK 2017



Nonna Assunta, 98 anni e Ettore, il suo Rottweiler



Giuseppe e i Desmosvalvolati

Paki, Teo a Astro a Imola SBK



La Compagnia Der Pezzo a Rijeka



PURE PASSION



RT-RACE THE NEW RACING EXPERIENCE

È il nuovo stivale della linea Racing TCX, studiato per offrire elevate performance di guida in pista e su strada. È dotato del nuovo sistema di sicurezza Double Flex Control, uno snodo in poliuretano che permette la flessione controllata avanti e indietro del piede, prevenendo così il rischio di iperestensione dell'articolazione. Il sistema di allacciatura interno, Fasten Fit Control, offre il massimo avvolgimento della tomaia al piede, rispettando le diverse anatomie, garantendo così la massima precisione di calzatura e una maggiore sensibilità durante la guida.

Prezzo al pubblico consigliato: 299,99 Euro

See more @ tcxboots.com



TCX
FOCUS ON BOOTS®

PRODOTTO DEL MESE

→ BREMBO POMPA FRENO RCS CORSA CORTA

Prezzo: €408,70 IVA Incl.

INFO: www.motorquality.it

Dieci anni fa Brembo presentava la pompa radiale RCS (Ratio Click System), arma da staccate divenuta alleata di innumerevoli smanettoni e piloti. Oggi, pur confermando il concetto alla base del prodotto, la storica azienda bergamasca presenta un'importante innovazione, sotto il nome di RCS Corsa Corta.

Senza stare a girarci troppo attorno, il punto forte di questa nuova pompa freno, nonché la caratteristica che la distingue da tutto ciò che l'ha preceduta, è una particolare regolazione per la prima parte dell'escursione leva, che ne cambia la risposta agendo sulla corsa a vuoto. Un lusso finora concesso a pochissimi eletti - piloti della MotoGP in testa - e che tramite Motorquality ora potrà arrivare anche sulla vostra belva da pista.

Con questa nuova regolazione, all'atto pratico, è possibile decidere l'esatto punto d'attacco della frenata e di conseguenza perfezionare il

proprio feeling in staccata. Le posizioni previste sono tre, da selezionare tramite un'apposita ghiera: R (Race) per una corsa a vuoto minimizzata e una leva più reattiva; N (Normal) per una corsa a vuoto maggiore e quindi un attacco più dolce; e infine S (Sport) per una corsa a vuoto intermedia.

Oltre all'inserimento di questa nuova regolazione nel corpo forgiato, lavorato CNC e ossidato duro, i progettisti Brembo hanno anche rivisto e affinato la RCS in tutti i suoi aspetti, all'insegna di un maniacale perfezionismo. Naturalmente sulla nuova Corsa Corta restano le possibilità di regolazione della distanza della leva dal manubrio e quella del sistema RCS, che consente di variare l'interasse della pompa e dunque la risposta in frenata. Pronti per staccate ancora più assassine?



CARATTERISTICHE

- Corpo pompa forgiato e lavorato CNC
- Regolazione corsa a vuoto su 3 posizioni
- Regolazione distanza leva
- Regolazione interasse RCS
- Bandierina tricolore sulla leva

IL VERDETTO

Caratteristiche
Montaggio
Materiali
Prestazioni
Prezzo



DICE MOTORQUALITY

“ La nuova Brembo 19RCS Corsa Corta è un prodotto veramente rivoluzionario: racchiude infatti tutte le opzioni che un top rider ha a disposizione quando delibera il proprio impianto frenante. L'impostazione della corsa a vuoto su tre posizioni consente di mappare la parte di escursione leva compresa tra la posizione di rilascio fino all'inizio del movimento dei pistoncini pinza, incidendo conseguentemente sull'attacco della staccata. ”

DICE SUPERBIKE ITALIA

“ La corsa a vuoto potrebbe sembrare un parametro secondario nella regolazione di un impianto frenante, ma poterla impostare a proprio piacimento può fare miracoli per il feeling di guida nelle staccate più impegnative. La RCS Corsa Corta permette di farlo in maniera semplicissima, mantenendo anche la regolazione dell'interasse che ha decretato il successo della RCS. Tra l'altro pare che un esemplare sia in viaggio verso la nostra redazione: vi faremo sapere al più presto le nostre impressioni. ”

SYNECO Olio Ultrasynth Moto Corse 10W-60

Lo stress continuo a cui viene sottoposto un motore in pista richiede una lubrificazione di prim'ordine, in grado di assecondarne le prestazioni, contenendo gli stress meccanici e termici. La proposta della lombarda Syneco per i motori 4T più prestanti e arrabbiati in circolazione si chiama Ultrasynth Moto Corse 10W-60, un lubrificante totalmente sintetico di elevatissima qualità e specifico per moto da competizione con potenze e temperature di funzionamento elevate. Questo prodotto assicura al propulsore un'ottima elasticità a freddo e la massima protezione nelle fasi più concitate, grazie all'estrema stabilità del suo polimero "index improver", ma si propone anche di scongiurare la formazione di composti corrosivi e ossidanti, per una miglior pulizia e una minore usura del motore stesso. Il Syneco Ultrasynth Moto Corse 10W-60 è conforme alle specifiche JASO MA-2 ed è disponibile anche nella gradazione 0W20.

Prezzo: €30/litro IVA Incl.

INFO: www.syneco.it



EXAN

Scarichi X-Black e X-GP per Kawasaki Z800

L'italiana Exan ha recentemente presentato due nuovi scarichi per rendere ancora più scalpitante la già aggressiva Kawasaki Z900: si chiamano X-Black Ovale e X-GP, ed entrambi promettono di esaltare le doti della naked di Akashi con una sana iniezione di potenza (in particolare ai bassi e medi regimi) insieme a un cospicuo risparmio di peso. L'aggressivo X-Black Ovale è realizzato in acciaio satinato chiaro o nero, carbonio o titanio e ha un'estetica sfacciatamente racing resa ancor più evidente dal delizioso finale trapezoidale in carbonio. L'X-GP invece è uno scarico tondo con finale classico, dall'aspetto sì corsaiolo, ma in maniera più tradizionale, ed è proposto a sua volta negli stessi quattro materiali. Exan vi propone diverse soluzioni, ora sta a voi scegliere come dare nuova voce alla Zeta.

Prezzo: €395 (X-Black); €375 (X-GP) IVA Incl.

INFO: www.exanexhaust.com



CAPIT Rastrelliere Mammut

Le robuste rastrelliere in alluminio Mammut sono state espressamente pensate e sviluppate per i team che usano le termocoperte Capit nelle competizioni: la versione "Spina" è infatti dedicata a chi usa i modelli Suprema, Spina e Suprema Vision, la versione "Leo" a chi invece utilizza i modelli Suprema e Factory Leo. Si tratta in pratica di un prodotto specifico per assicurare ai piloti la miglior gestione di cerchi e pneumatici in fase di riscaldamento. Il grande vantaggio è quello di avere già integrati tutti i cablaggi necessari per il corretto funzionamento delle termocoperte, un accorgimento che si traduce in una grande comodità e meno ingombri nel box per i meccanici. I perni ruota sono inclusi, mentre per il trasporto le rastrelliere Mammut si possono smontare facilmente.

Prezzo: €1.770 IVA Incl.

INFO: www.capit.it

VALTERMOTO

Pedane Tipo 3.5

Con le nuove pedane Tipo 3.5, Valtermoto ha certamente aggiunto un altro gioiello alla sua già raffinata offerta di accessori aftermarket. Sviluppate in collaborazione con diversi team del Mondiale SBK, queste pedane si presentano come un prodotto di alto profilo, con le leve di freno e cambio maggiorate di 10mm e montate su cuscinetti a sfera, la seconda dotata anche di tre predisposizioni per l'asta di rinvio del cambio. Sono comunque numerosi gli altri dettagli che sottolineano il pregio di queste pedane arretrate e regolabili, come i poggipiedi reclinabili dotati di tappi di protezione in nylon e profilo di tenuta antiscivolo (per favorire l'aderenza dello stivale in piega), oppure i puntalini rivestiti in gomma anti-vibrazione. Il tutto con la possibilità di scegliere tra diversi materiali per le alette paratacco.

Prezzo: €556,32 IVA Incl.

INFO: www.vcomponents.it



IRC Sistema di partenza assistita Katapult

Avete problemi a partire a cannone allo spegnimento del semaforo? Tranquilli, IRC ha esattamente quello che vi serve per non perdere posizioni in partenza: si chiama Katapult, un dispositivo di partenza assistita allo stato dell'arte. Disponibile in configurazione Plug&Play per la gran parte delle sportive, nella sua ultimissima versione questo launch control ha ricevuto anche un sistema di controllo dell'impennata integrato – quindi senza tasti di comando esterni – diventando così ancora più completo, affidabile e appetibile per chi ancora non riuscisse a far fruttare i risultati delle qualifiche in gara. Voi dovrete solo spalancare il gas, a tutto il resto ci penserà lui...

Prezzo: da €174 IVA Incl.

INFO: www.irccomponents.it

ANDREANI Cartucce forcella Misano

L'avantreno della vostra fidata belva non vi soddisfa fino in fondo? Allora potrebbe interessarvi questa cartuccia Misano, disponibile per oltre 120 modelli di moto – non solo sportive – e sviluppata dal reparto R&D di Andreani Group sfruttando tutta l'esperienza maturata nelle competizioni internazionali, Mondiale Superbike in primis. Il risultato è una funzionale cartuccia con pistoni da 20mm, passaggi olio maggiorati e un avanzato sistema idraulico che punta ad assicurare sempre il miglior equilibrio tra prestazioni e comfort, tanto nell'uso sportivo, quanto in quello turistico o urbano. Le cartucce forcella Misano sono dunque dedicate essenzialmente alla guida stradale in ogni sua declinazione, potendosi adattare ai diversi utilizzi grazie alle regolazioni in compressione, estensione e precarico.

Prezzo: €621 IVA Incl.

INFO: www.andreanigroup.com



CNC RACING Accessori per Ducati XDiavel

CNC Racing ha appena squinzagliato una nuova serie di deliziosi particolari e accessori per la poderosa Ducati XDiavel. Il produttore aretino ha infatti realizzato una serie di gingilli affascinanti, tra cui spiccano le avvenenti prese d'aria per i copricinghia originali di entrambi i cilindri e il leggiadro paraspruzzi per la ruota posteriore, entrambi in alluminio ricavato dal pieno e proposti in diversi colori.

Decisamente accattivanti anche i tamponi di protezione per telaio e motore, realizzati con una struttura in alluminio e Delrin. Insomma, con CNC Racing si va sempre sul sicuro per quanto concerne qualità e resa estetica, perciò se volete rendere ancora più pregiata la vostra XDiavel (ma non solo), fareste bene a farvi subito un giro sul loro sito e dare un'occhiata al vastissimo catalogo.

Prezzo: a seconda del prodotto

INFO: www.cncracing.it

WD-40 Pulitore freni Specialist Moto

Alzi la mano chi non conosce il leggendario WD-40. Nessuno vero? D'altronde si tratta di un marchio quasi mitico, anche se ormai da tempo non è più associato al solo sbloccante. Nel caso non lo sapiate, infatti, tra le varie proposte di WD-40 c'è un'intera linea di 7 prodotti dedicati alle due ruote, dal nome piuttosto chiaro nelle intenzioni: Specialist Moto. Tra questi c'è anche un efficace pulitore freni, semplicemente ideale per prendersi cura di pinze, dischi, e comando della frizione. Il prodotto agisce in pochi minuti senza lasciare tracce e il suo uso può contribuire a prolungare la vita di dischi e pastiglie dei freni. Basta applicarlo sulle parti da trattare con il suo erogatore a forte getto e, dopo averlo fatto evaporare, asciugare il residuo con un panno. Polvere delle pastiglie, residui di liquido idraulico, sporco e qualsiasi altro residuo indesiderato saranno solo un ricordo.

Prezzo: €9,99

(formato 500ml) IVA Incl.

INFO: www.wd40.it



N°1 IN THE WORLD



www.hjc-helmet.com

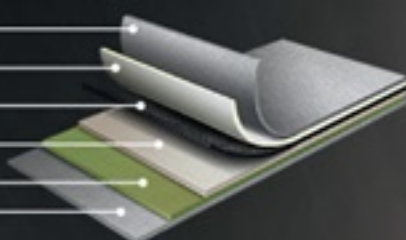
RPHA 11

The Win'R

I materiali per la realizzazione del casco comprendono:
carbonio e fibra di carbonio



Fibra di vetro
Tessuto organico
senza tessitura
Fibra di carbonio
Tessuto ibrido di
carbonio-vetro
Fibra aramidica
Fibra di vetro



Precisione e controllo presa d'aria superiore
Ottimo sistema di controllo ventilazione
con azione di scorrimento multi-posizione
Incorporato, regolabile comodamente
con i guanti.



Per poter scegliere le
dimensioni perfette,
è disponibile in 3 differenti
calotte

PINLOCK



Viene fornito con entrambe le
visiere 2D: fumè scura e lenti
anti-appannamento, in dotazione.

Visiera
particolarmente
ampia

+



Sistema di rimozione

RPHA

Drudi Performance

Nuova presa d'aria
anteriore

Sistema di blocco multiple
Design semplice e pulito. Offre
un innovativo blocco della visiera
progettato per una tenuta della
visiera estremamente sicura.

Prese d'aria laterali
ridisegnate

Da 399,90€



RACING SPORT-TOURING MODULAR JET OFFROAD

RPHA
PERFORMANCE REINVENTED



PRODOTTO DEL MESE

→ TCX STIVALI RT-RACE

Prezzo: €299,99 IVA Incl.

INFO: www.tcxboots.com

Quelli che vedete in foto sono gli ultimi stivali racing top di gamma di TCX. Si chiamano RT-Race e seppur siano ovviamente utilizzabili anche per la classica sparata in cima al passo, il loro habitat naturale è la pista, come risulta evidente sin dalla prima occhiata.

La tomaia è in leggera e resistente microfibra, impreziosita dalla sovrainiezione su materiale elastico sul collo e nella zona laterale, mentre la suola è completamente nuova nel design e realizzata in gomma ultraleggera e altamente resistente all'usura. Anche la snella forma della punta è inedita, e internamente c'è una fodera in materiale traspirante Air-Tech e un'imbottitura a spessori differenziati all'altezza della caviglia. Un'interessante chicca degli RT-Race è il sistema Double Flex Control, uno snodo in poliuretano per la caviglia ancorato al gambetto: il suo scopo è favorire la flessibilità dell'articolazione in avanti e indietro, evitando al contempo possibili traumi dovuti a innaturali estensioni. Oltre a questo sistema, per la protezione ci sono anche aree in PU su tibia, caviglia, punta e tallone, con quest'ultimo che integra uno slider intercambiabile per facilitare lo scivolamento sull'asfalto in caso di caduta.

Allo scopo di agevolare la calzatura, la zip esterna è abbinata a un pannello in materiale elastico, mentre il Fasten Fit Control – un particolare sistema di allacciatura interno collegato alla fodera tramite un laccio ad alta tenacità – consente il massimo avvolgimento della tomaia al piede con ovvi benefici in termini di comodità, feeling e sicurezza. Inoltre, per la perfetta chiusura anche nella zona della tibia, c'è una leva in alluminio a regolazione micrometrica e sgancio rapido.

I super equipaggiati RT-Race sono naturalmente certificati CE secondo l'ultima normativa EN, sono disponibili in quattro diverse varianti colore e anche in versione impermeabile. Dei candidati ideali per diventare i vostri prossimi stivali da battaglia.



IL VERDETTO

Protezione
Comfort
Dotazione
Design
Prezzo



CARATTERISTICHE

- Tomaia in microfibra
- Fodera in Air Mesh traspirante
- Sistema di allacciatura interna Fasten Fit Control
- Sistema snodo Double Flex Control
- Taglie dalla 38 alla 59
- Certificazione CE

DICE TCX

“ RT-Race è uno stivale dal look aggressivo, arricchito con dettagli di nuova concezione che lo rendono idoneo all'utilizzo sia stradale che su pista. Il prodotto è apprezzato per l'elevato comfort e l'ottimo feeling che offre sin dal primo utilizzo grazie alla presenza di un'allacciatura interna, Fasten Fit Control, e al sistema di flessione controllata Double Flex Control che garantisce al pilota un'incredibile libertà di movimento. ”

DICE SUPERBIKE ITALIA

“ Versatilità e alta qualità sono certamente le caratteristiche vincenti di questi RT-Race, comodissimi per l'uso su strada e perfetti per attentare al tempo sul giro in pista. In pratica sono la sintesi dell'enorme know-how tecnologico maturato da TCX nel settore delle calzature per motociclisti, con una dotazione tecnica di prim'ordine e un'estetica altrettanto curata. È davvero difficile trovare di meglio allo stesso prezzo. ”

SHARK Casco Race-R Pro Replica Lorenzo White Shark

Ricordate la sbalorditiva livrea del casco utilizzato da Jorge Lorenzo nel GP di Aragon 2016, quello raffigurante uno squalo pronto ad azzannare la preda? Shark lo ha appena liberato sul mercato! Si tratta del top di gamma Race-R Pro Replica Lorenzo White Shark, realizzato in una serie limitata di soli 1.500 esemplari, con tanto di un esclusivo corredo di omaggi inclusi, compreso un paio di occhiali da sole "Skull Rider" dello stesso produttore francese. Appariscente veste estetica e regali a parte, questo modello ripropone per filo e per segno le specifiche tecniche dell'apprezzatissimo Race-R Pro: calotta in fibra di carbonio e aramide, doppio spoiler posteriore, quattro prese d'aria, sistema di sgancio rapido della visiera e comodi interni removibili e lavabili. Il tutto nel peso piuma di 1.250g. Se volete un gran casco racing e non vi piace passare inosservati, difficilmente potrete resistere alla tentazione.

Prezzo: €749,99 IVA Incl.

INFO: www.shark-helmets.com

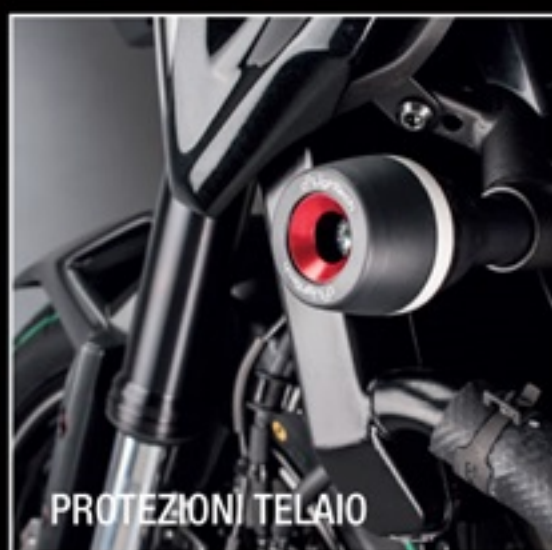




**BORN
TO BE
MOTO**

www.ligtech.it

LightTech
italian racing components



PROTEZIONI TELAIO



TENDICATENA



PORTA TARGA



PEDANE · POGGIAPIEDI

LightTech s.r.l. - Santa Lucia di Piave (TV) - Tel. +39 0438 453010 - info@ligtech.it

seguici su
LightTech Racing





STYLMARTIN Scarpe Atom

Una delle grandi novità per l'estate in casa Stylmartin è la nuova sneaker da moto Atom, una calzatura tecnica comoda e leggera, realizzata per godersi la propria moto anche nelle condizioni estive più calde. Anche se pensata per l'estate, tutti i componenti della tomaia sono idrorepellenti, dal tessuto Mesh 3D traforato, ai riporti in pelle ingrassata, all'ecopelle sulla caviglia, così da non lasciarvi con i piedi completamente inzuppati alla prima pozzanghera. Oltre a questo c'è anche l'indispensabile per salvaguardare il piede: protezioni in PU su ambo i lati della caviglia, una punta rigida e rinforzata e uno strato in pelle aggiuntivo a protezione della zona a contatto con la leva del cambio. Stylmartin propone la sua Atom nella sola colorazione bianco-nero, con suola bicolore muffata, a partire dalla taglia 36: perfetta sia per gli smanettoni, sia per motocicliste e zavorrine...

Prezzo: €169 IVA Incl.
INFO: www.stylmartin.it

GIMOTO Sottotuta Iron Skin

Il sottotuta è un indumento tecnico che non dovrebbe mai mancare nel guardaroba di uno smanettone, anche se spesso la sua importanza viene sottovalutata. Uno dei più validi attualmente in circolazione è l'Iron Skin di Gimoto, confezionato con una combinazione di tessuto traspirante estivo dry-skin e tessuto dry-tech, elasticizzato e termoregolatore, per assicurare il massimo comfort sia in termini di movimenti, sia in termini di temperatura e umidità, mantenendo la pelle asciutta sotto la robusta pelle della tuta. Le taglie disponibili sono tre (S/M, L/XL e 2XL/3XL), sufficienti a servire tutte le stazze senza problemi grazie alla grande elasticità del tessuto. Se trascorrete molto tempo in sella al vostro bombardone, in pista o in strada, e non avete un sottotuta del genere, fidatevi di noi: provatelo e non ne farete più a meno.

Prezzo: €85 IVA Incl.
INFO: www.gimoto.com



LS2 Casco Breaker FF390 Challenge

L'arrivo della bella stagione ha invogliato LS2 ad ampliare ulteriormente la gamma di grafiche del suo Breaker FF390, un casco stradale lanciato solo pochi mesi fa e indirizzato in particolare a chi guida la propria moto su percorsi medio-lunghi. Le nuove grafiche sono ispirate a due dei testimonial più importanti del marchio, i piloti della MotoGP Alvaro Bautista e Loris Baz, ognuno dei quali è così diventato intestatario della propria versione replica "Challenge". Immutate le specifiche tecniche: il Breaker FF390 conserva quindi la calotta esterna in KPA (Kinetic Polymer Alloy), quella interna in EPS a densità differenziata, interni imbottiti con sistema di rimozione rapida per le emergenze, sistema di ventilazione con due prese d'aria frontali e un estrattore, visiera antigraffio con Pinlock Max Vision e visierina interna parasole. Tutto a un prezzo molto invitante.

Prezzo: €179 IVA Incl.
INFO: www.ls2helmets.com



FIVE GLOVES Guanto Race RFX

Progettato e realizzato da Five Gloves per fornire il massimo delle prestazioni in termini di precisione e comodità durante la guida, il grintoso Race RFX è decisamente un guanto che trova nella pista il suo ambiente d'elezione. D'altronde anche dal punto di vista protettivo si tratta di un prodotto d'eccellenza, con una tripla guaina protettiva in Thermoset Carbon Composite, un materiale che generalmente trova applicazione nel settore aerospaziale o in Formula 1 grazie alla sua elevata resistenza all'abrasione. A questa sono poi abbinate diverse zone rinforzate, protezioni in carbonio e rivestimenti in Kevlar, il tutto racchiuso in un look estremamente aggressivo e ricercato. Il prezzo non è indifferente, ma il meglio ha sempre il suo costo...

Prezzo: €429 IVA Incl.
INFO: www.five-gloves.com



NUOVO

MICHELIN POWER^{RS}

**SCATENA IL PILOTA
CHE È IN TE!**



MICHELIN POWER^{RS}

MotorradTestCenter



1989 / All Contents - R.C.S. 495 289 399 - 16070237 - MICHELIN - R.C.S. 855 200 507 - Credit photos: Michelin, Gettyimages, iStock - 11/2016

*Secondo una serie di test effettuati da Motorrad Test Center nel ottobre 2016 sui circuiti di Boomer e Neuhäusen (Germania) su una moto BMW S1000RR equipaggiata con la misura 120/70ZR17 all'anteriore e 190/55ZR17 al posteriore, comparando il nuovo pneumatico MICHELIN Power RS con i seguenti concorrenti: PIRELLI Diablo Rosso 3, Dunlop SportSmart 2, Continental Sporttrack III, Bridgestone S21, Metzeler M7RR.

ULTRA NUDE

L'Aprilia Tuono è la regina delle naked da anni, ma nel 2017 è stata aggiornata, insieme alle sue rivali più agguerrite. Qualcuna si sarà avvicinata? Qualcun'altra potrà puntare allo scettro?

L'unica cosa sicura, prima di cominciare, è che quest'anno la battaglia delle Supernaked è la più avvincente, combattuta e spettacolare di sempre. E anche stavolta, ci sarà una sola vincitrice...

Testo: BJ Kubas, Aigor Foto: G. Chapman, No Limits Pete

Maledetti
ragazzini...



E inutile far finta di nulla: le moderne Supernaked sono diventate delle reali concorrenti delle race replica carenate: non solo per il divertimento che sanno regalare, ma anche per le prestazioni e per la raffinatezza dei contenuti. Con schede tecniche che snocciolano sospensioni semiattive, freni da SBK, motori da 150 e passa cavalli e pacchetti elettronici da gara, quelle che una volta erano soltanto delle "nude da sparo", gustose e versatili nell'uso stradale ma poco competenti quando si cominciava a fare sul serio in pista, ora si sono evolute in serie alternative anche per chi vuole andare forte tra i cordoli. Come non bastasse, quest'anno il livello si è ulteriormente alzato e la sfida tra le concorrenti in campo si è fatta agguerrita come mai prima d'ora.

Partiamo dalla campionessa in carica, l'Aprilia Tuono V4, che anche stavolta si presenta in griglia di partenza nel ruolo di strafavorita. Di solito, quando una moto continua a trionfare nelle comparative diventa sempre più difficile scriverne. Ad esempio, la Triumph Street Triple in passato ha vinto un sacco di test contro le rivali, e ogni volta abbiamo dovuto cercare

di spiegarne i motivi senza ripeterci. Al dodicesimo tentativo, fidatevi, diventa un vero un casino. Ma quando si tratta delle Supernaked, la seconda comparativa più importante dell'anno per noi di SuperBike (e per voi lettori, a giudicare dai feedback al giornale e sui nostri social), l'Aprilia Tuono è sempre una gioia da raccontare.

Prima c'è stata la 1000, poi la versione 2015 che è diventata un fulmine da 1.100cc – entrambe fantastiche tanto da guidare quanto da decantare nei nostri articoli. Certo, forse qualche rivale sarà stata un tantino meglio su strada, o leggermente più comoda, o magari dotata di qualche gadget in più. Ma l'Aprilia è sempre stata lì, staccata al massimo di un pelo anche in quegli aspetti. E quando ci si avvicinava a una pista, dominava con tale autorità e superiorità da stravincere ogni volta.

Sì, l'Aprilia è costosetta, ma i soldi in più che vi fa tirare fuori vi fruttano un moto che tra i cordoli se la gioca anche con le SBK Replica, e per quanto altre naked possano essere forti nelle impennate o nel farvi divertire coi giochini da hooligan, la Tuono sa sempre fare almeno altrettanto. Ah, e nel caso scordaste per qualche millisecondo perché l'Aprilia sia tanto speciale, lei ve lo rispiega subito,

giustificando il motivo degli euro spesi anche con una voce degna di una divinità dell'Olimpo motoristico. Forse la 1000 era un po' troppo focalizzata verso la pista, ma la 1100 è diventata più sfruttabile nel Mondo Reale senza perdere in sportività. In breve, era ed è rimasta un capolavoro.

Dunque, qual è la novità di quest'anno? È arrivato l'Euro 4, che ha costretto le Case ad adeguarsi. E quindi tutti hanno dovuto presentare modelli nuovi o aggiornarli per il 2017. Abbiamo già visto altrove come l'Euro 4 possa uccidere le prestazioni di una moto: sarà successo lo stesso con le grosse naked? Sulla carta la maggior parte delle moto qui riunite vantano prestazioni identiche se non migliorate rispetto a prima – se è vero, è impressionante. Ma in realtà ad essere davvero impressionante sarebbe se qualcuno riuscisse a battere l'Aprilia.

Ma ora basta con le chiacchiere. Signore e signori, ecco le sfidanti. La nuova KTM 1290 Super Duke R, la nuova Yamaha MT-10SP e la nuova BMW S1000R. Sedetevi comodi, stappate una birra e preparatevi a salire in sella con noi: mai prima d'ora una comparativa con moto senza carene era stata così combattuta, così divertente e così... follemente veloce. 🏍️



BMW S1000R

Cominciamo con un dato di fatto: la nuova S1000R è una naked fantastica, ancora migliore di quanto non lo fosse prima, nonostante le apparenze indurrebbero a pensare che non sia così cambiata, a parte le colorazioni e l'omologazione Euro 4. Dopo averla provata da sola qualche settimana fa, non ho potuto non restare impressionato da come piccole modifiche l'avessero resa molto più valida – a partire dal motore, che nonostante le nuove strozzature mi era sembrato ancora più brillante e grintoso. Ho addirittura pensato che potesse dare del filo da torcere alla Tuono. Ma in realtà non avevo ancora guidato la nuova 1100 Factory. E nemmeno le nuove KTM Super Duke R e Yamaha MT-10 SP.

Facile e veloce

Eh sì, il problema della BMW S1000R 2017 non sta nella moto in sé, quanto nelle sue rivali. Guidata da sola, passandoci molto tempo in sella, vi fa restare continuamente stupiti dalle sue qualità: è relativamente facile per una naked da 150cv "veri", grazie alla flessibilità dei suoi riding mode, capaci di trasformarla da agnellino in mostro sputafuoco con una naturalezza che solo la KTM riesce a pareggiare. Ed è anche molto comoda, forse la più accogliente del gruppo per diversi ordini di statura – ci si trovano bene sia quelli bassi sia quelli alti. Tutti i comandi sono a portata di dito, e la mattina presto, con il freddo, le manopole riscaldate sono una benedizione. Solo il cruscotto oggi appare un po' datato, anche se è una cosa che va a gusti – personalmente preferisco sempre e comunque un contagiri analogico a uno digitale.

E come guida? Su strada il comportamento è perfetto sia sul liscio sia sullo sconnesso, grazie al puntualissimo lavoro delle sospensioni semiattive Sachs, aggiornate negli algoritmi di funzionamento. La novità, rispetto al modello precedente, è che il sistema DDS rimane impeccabile anche quando iniziate a fare un po' troppo gli sciocchini – ad esempio quando provate a passare in staccata una Tuono Factory coi freni in mano fin dentro la curva. In queste situazioni il primo DDS andava un po' in confusione, chiudendo e aprendo l'idraulica della forcella a volte un po' fuori tempo, e restituendo come effetto una certa mancanza di feeling con l'avantreno negli ingressi più arrebranti.

D'altra parte, forse per rispondere alle lamentele di alcuni utenti che trovavano i vecchi freni troppo aggressivi nella risposta iniziale, ora l'impianto della S1000R sembra mancare un po' di potenza quando si tratta di fare sul serio. Onestamente non l'avrei segnalato come un difetto provando la moto da sola su strada, ma visto che questo test l'abbiamo fatto anche in pista e che ci siamo ingarellati come matti per tirare fuori pregi e



Impennate
a velocità folli?
Sono il suo
mestiere



Stabile a centro
curva e affilata
sul veloce

“GUIDATA DA SOLA, LA S1000R
VI FA RESTARE CONTINUAMENTE
STUPITI DALLE SUE QUALITÀ. IL SUO
PROBLEMA SONO LE RIVALI...”



Derivazione 1000RR.
Serve altro?



Un po' retrò a confronto
col TFT delle avversarie...



In pista non vi deluderà. A meno che non
siate appena scesi da una Tuono Factory...

BMW S1000R €13.700
(VERS. IN PROVA: €15.700)



MOTORE

BMW ottiene l'omologazione Euro 4 grazie a un catalizzatore enorme ed efficiente e diversi ritocchi alla centralina, aumentando addirittura la potenza fino a 165cv (+5v) e mantenendo lo stesso valore di coppia massima: 114Nm. A parte il nuovo scarico Akrapovic di serie, il motore resta invariato – un propulsore S1000RR addomesticato, con condotti d'aspirazione ridisegnati, una diversa alzata delle valvole e un limitatore più in basso. L'acceleratore è RbW, l'elettronica e i riding mode sono stati aggiornati con launch control e limitatore velocità per la pitlane.

IN BREVE

- ▶ Motore S1000RR
- ▶ Elettronica top
- ▶ Quickshifter up/down
- ▶ Cornering ABS
- ▶ 205kg (in ord. di marcia)
- ▶ 165cv (dichiarati)

CICLISTICA

Il telaio è nuovo e deriva da quello della nuova S1000RR. È più leggero del precedente di quasi 2kg, mentre il telaio posteriore è ottimizzato in rigidità e flessibilità, anche se sembra una specie di ossimoro tecnico. Il telaio è un doppio trave in alluminio composto da quattro parti pressofuse e saldate insieme, che sfruttano il motore come parte stressata. Il forcellone è stato rivisto allo stesso modo per migliorare trazione e feedback. Il sistema elettronico DDS è stato aggiornato.

PISTA

7 A suo agio, ma meno delle altre

STRADA

8 Facile e velocissima

TEPPISMO

9 Via il TC, via la patente

PRINCIPIANTI

6 Se la usate solo in "Rain"...

DESIDERABILITÀ

7 Non bella, un tipo...

sensazione di "abbondanza" che si prova in sella alla BMW. La cosa da una parte le fa trasmettere un grande senso di valore (e probabilmente gioca un ruolo nelle impressioni di comodità e accoglienza di cui abbiamo detto sopra), ma dall'altra la fa sembrare un po' pesante e goffa, sensazione che si accentua in situazioni banali come fare inversione a U durante gli shooting fotografici. Lo sterzo è sicuramente migliorato, e sembra anche più rapido rispetto alla versione precedente, ma non abbastanza da eccellere in questa compagnia di veri e propri diavoli delle discese in piega. A un certo punto, risalendo sulla BMW dopo essermi fatto un giro su tutte le altre, ho improvvisamente avuto l'impressione di una moto pigra e faticosa da far voltare velocemente. Forse (ehm... forse?) stavamo tenendo ritmi leggermente "sopra le righe", e forse non è sbagliato che, su strada, una moto ti faccia capire in qualche modo il momento in cui dovresti darti una calmata. Ma la stessa sensazione si è riproposta in pista, col risultato che nei tratti più guidati la 1000R richiedeva più impegno fisico rispetto alle altre per mantenere lo stesso passo.

Motore ne abbiamo?

Ora, siamo onesti: la maggior parte delle persone che vogliono la S1000R se ne frega dei freni leggermente inferiori alle avversarie, delle manopole

difetti di ogni moto, è un dato di fatto che mentre sulle altre (a parte forse la Yamaha) basta appoggiare due dita sulla leva per ottenere staccate da strappare l'asfalto da terra, sulla BMW bisogna tirare forte per ottenere gli stessi spazi di arresto. Certo, alla fine vi fermate, ma nonostante le pinze Brembo, i freni della 1000R non sembrano sempre all'altezza delle avversarie, soprattutto se, come capitato al sottoscritto, vi state giocando la gloria redazionale in una staccata testa a testa all'ultimo giro di pista di questa comparativa. Se non altro l'ABS non entra quando non volete, cosa che da sola è un bonus impagabile a favore della BMW. Ma nelle sfide in fondo ai rettilinei, la 1000R richiede decisamente più concentrazione e determinazione rispetto alle due colleghe europee.

Un'altra debolezza emersa solo dopo il confronto diretto, riguarda la

La BMW rimane
velocissima su strada

BRUCE Seconda Opinione



La S1000R mi è piaciuta tantissimo su strada ma mi è sembrata un gradino sotto alle altre in pista. Parlando di pregi, il motore è un gioiello, con una coppia ai bassi e medi che non dovrebbe essere possibile su un 4 in linea, e l'omologazione Euro 4, miracolosamente, ha portato con sé un'erogazione ancora più brillante. La ciclistica si è sveltita rispetto al vecchio modello, ma non è comunque agile come le altre e ha come effetto collaterale un avantreno più leggero all'uscita dalle curve – ottimo per le impennate, un po' meno quando vi interessa tenere la scia della Tuono. In ogni caso lo noterete quasi solo in pista o quando le starete tirando il collo nel misto stretto – per il resto, troverete la 1000R sempre stabile e prevedibile, come è giusto che sia nel 90% delle situazioni stradali. Il traction control funziona molto bene, i freni non sono i migliori ma comunque non danno problemi, e poi, a mio giudizio, ha il blipper in scalata più dolce di tutte. Ma allora perché non si piazza più avanti in questa comparativa? Ormai su questo genere di moto anche l'uso in pista ha un ruolo importante, e la BMW vi fa fare più fatica per tenere il passo delle avversarie tra i cordoli. Tenetene conto a seconda dell'uso che volete farne.

Di serie sulla versione
2017. Niente male...



riscaldare o della guida un po' più fisica. La vogliono per il folle motore di derivazione 1000RR, e non possiamo certo fargliene una colpa. Ma come va il 4 cilindri tedesco in questa nuova incarnazione Euro 4? Si è ammosciato? L'hanno castrato? Ha smarrito la sua

esilarante castagna ai bassi? Ma neanche per sogno: non so come ma a Monaco sono riusciti a non fargli perdere nulla rispetto alla sua originale indole missilistica, e anzi, nel confronto con le nuove avversarie è sembrato addirittura più in forma di prima.

Il succo della questione è che la 1000R rimane una naked insensatamente veloce – e per questo la adoriamo. Abbiamo detto che nello stretto paga un po', ma sui tratti più aperti, dove la BMW riesce a trasformare la relativa pigrizia della sua ciclistica in impeccabile stabilità, lo spettacolare motore le fa recuperare diversi punti, arrivando a giocarsela con KTM e Yamaha. Mentre su queste ultime occorre snocciolare le marce per ottenere il meglio dal motore, sulla 1000R potete tenere la sesta e pensare solo a spalancare il gas, rimanendo in scia alla Super Duke e recuperando sulla MT-10. Ai giri giusti – praticamente ovunque dai 5 ai 10.000 – c'è tutta la spinta che potete desiderare per farvi strappare fuori da qualsiasi curva stradale, facendo lavorare duro il traction control o, se preferite, impennando direttamente in terza – basta un tocco di frizione.

A proposito di teppismo, durante il

“IL SUCCO DELLA QUESTIONE È CHE LA 1000R RIMANE UNA NAKED INSENSATAMENTE VELOCE. E PER QUESTO LA ADORIAMO.”

gran finale in pista abbiamo scoperto che la 1000R è la migliore del gruppo per le impennate lunghe e veloci. Nessun'altra è così stabile e piantata su una ruota – personalmente sono arrivato a passarci i 200, con l'avantreno a un metro da terra, senza alcun accenno di nervosismi o ondeggiamenti. È così facile che sembra quasi di barare, e l'unica controindicazione è che vi fa ritrovare a velocità da galera senza quasi farvene accorgere. Ma in realtà il problema si propone anche con entrambe le ruote a terra. E, come intuibile, è un difetto comune a tutte le protagoniste di questa comparativa... ➤

Il Verdetto 8/10

Fantastica su strada, un po' impegnativa in pista. Rimane una naked velocissima e supertepistica

+ MOTORE, COMFORT, COMPORTAMENTO SU STRADA, ELETTRONICA
– UN PO' GRASSOTELLA, FRENI, COMPORTAMENTO IN PISTA



113/113 RS

SPINGITI OLTRE IL LIMITE

113RS **113**
120°C **100°C**

100°C



Via Abruzzi, 10/12 | S. Giuliano Milanese, 20098 Milano | Italy
Tel. 02 9880840 | www.syneco.it | info@syneco.it | **Ricerchiamo agenti e concessionari: contattaci!**

KTM 1290 SUPER DUKE R

Sono seduto lì, ad ammirare la nuova Super Duke R mentre ci prepariamo a partire. È la prima volta che vedo il modello nuovo dal vivo e anche se da lontano sembra un po' la stessa di prima, man mano che mi avvicino emergono le differenze. È come se in KTM avessero preso la vecchia moto e l'avessero sottoposta a una cura dimagrante e ringiovanente. Forse è quel faro – probabilmente la parte più sofisticata di tutto il design, che credo farà tendenza perché è davvero bellissimo. Fatto sta che sebbene le linee siano sempre quelle, uniche e anticonvenzionali, che da sempre contraddistinguono la Bestia austriaca, ora la SDR sembra più snella e in forma.

Molti dei pulsanti sui blocchetti sono rimasti simili a prima (a parte l'inedita levetta per il cruise control), ma il nuovo cruscotto TFT è un salto nel futuro rispetto ai vecchi indicatori. Il problema è che può mostrare talmente tante informazioni che all'inizio mi ci perdo. Quando avete una sola moto e una sola elettronica con cui giocare è facile. Quando invece parte del vostro lavoro consiste nel provarne diverse una dietro l'altra, ricordandovi rapidamente come si spegne questo o si accende quell'altro, è un casino pazzesco. Comunque, dopo un paio di minuti di smanettamenti abbastanza casuali, riesco a togliere l'anti-impennata e con un tocco del pollice cancello uno dei tratti più fastidiosi della precedente Duke: ora è possibile avere il traction control senza l'anti-impennata. Oh sì, allora in KTM ci hanno ascoltati!

A essere sincero, il resto della moto avrebbe potuto restare invariato e sarei stato comunque felice. Un altro po' di tocchi e il TC scende al livello due (di nove) dopodiché tiro fuori le palle e imposto la risposta dell'acceleratore su "Track". Ok, pronti a fare sul serio!

Datele tempo

La prima cosa che notate sulla KTM è l'altezza della sella, che potrebbe infastidire i più corti di gamba: rimane un po' "motard" rispetto alle altre, e mentre partite, come su tutte le Super Duke, vi chiedete come si possa guidare bene una cosa così strana. Ma basta darle un po' di tempo – e magari alzare un po' il ritmo – e la sensazione svanisce: siete seduti sopra e dentro la moto allo stesso tempo, e il senso di controllo aumenta via via che passano i minuti. In movimento è così leggera e reattiva che vi dà l'idea di poterci fare numeri folli non appena prendete un po' di confidenza – e in effetti va proprio così. Le sospensioni hanno più corsa delle altre, come lecito attendersi, ma è

subito chiaro come offrano comunque un supporto adeguato nella guida sportiva. Aggiungete velocità, staccate aggressive e spalancate di gas da 140Nm di coppia a 7.000 giri, e di colpo l'austriaca alta e dinoccolata inizia a trasformarsi in una micidiale arma da terrorismo stradale.

Pochi minuti dopo vi ritrovate ad attaccare le curve come su qualunque altra naked da sparo, scordandovi tutte le stranezze che avevate notato all'inizio, con la differenza che sulla KTM finite spesso per andare più forte con maggior facilità. Come il vecchio modello, finché non inserite la modalità Track, anche la nuova 1290 vi trasmette una rassicurante sensazione di potervi mantenere sempre a distanza di sicurezza dai guai, anche quando i numeri sul cruscotto mostrano velocità a cui nemmeno



Ora lo potete fare senza dover disattivare tutta l'elettronica

KTM 1290 SUPER DUKE R €16.600
(VERS. IN PROVA: €17.500)



MOTORE

KTM non ha cambiato l'architettura del bicilindrico a V di 75° da 1.301cc sul modello 2017, alzando piuttosto l'asticella contro il male necessario dell'Euro 4. Il che significa che un catalizzatore più lungo gestisce i gas, portando a una riduzione del 10% di CO2. La potenza cresce grazie all'uso di valvole d'aspirazione in titanio più leggere di 19g (-33%), teste ridisegnate e condotti d'aspirazione accorciati di 10mm. Tutto determina un aumento della compressione fino a 13,6:1 e aggiunge altri 500 giri alla festa.

CICLISTICA

Il telaio, che pesa solo 9kg, resta sostanzialmente invariato. Il manubrio è stato allargato di 20mm, abbassato di 5 e avanzato di 18,5 – con altri 22mm di range di regolabilità. Il faro a LED è nuovo, così come i fianchetti e il codino, ora più snello e libero dai coperchi che aveva prima. Nuove molle da 10Nm sostituiscono quelle da 9,5 usate precedentemente nella forcella WP da 48mm, ed è stata rivista la taratura del mono. Le pinze Brembo M50 sono ancora il top, quindi restano assieme all'ABS Bosch.

IN BREVE

- ▷ Bicilindrico da 1.301cc
- ▷ Nuova elettronica
- ▷ Cruscotto TFT
- ▷ Brembo M50
- ▷ 195kg a secco
- ▷ 177cv (dichiarati)

PISTA

→ Veloce ed eccitante **8**

STRADA

→ Strapotenza bicilindrica **9**

TEPPISMO

→ Ora anche col TC acceso **10**

PRINCIPIANTI

→ Hahahaha!!! **4**

DESIDERABILITÀ

→ Non passa inosservata **8**



Finalmente i colori!



Spaventosamente potenti

sulle sue credenziali sportive. Metteteci i freni mostruosi – forse anche eccessivi, quantomeno all'inizio, per la guida nel Mondo Reale – e avete un pacchetto spettacolare.

Motore alieno

E non abbiamo ancora parlato del motore: se la ciclistica è eccelsa, il bicilindrico a V della Super Duke R potrebbe venire da un altro pianeta da quanto è pieno e rabbioso ai bassi. Nelle mappature più dolci sa essere relativamente docile, accettando anche i ritmi da passeggio, ma mettete in Track e a ogni spalancata di gas verrete sparati fuori dalle curve con un calcio nel sedere che sembrerà arrivare dal piede dell'Incredibile Hulk. E l'Euro 4? Come sulla BMW, non sembra rappresentare un problema, anzi: dove il vecchio motore finiva un po' il fiato, dalla quarta in avanti, ora tira più forte, eliminando un altro dei piccoli difetti del modello precedente, e rendendo la KTM

Uscita di curva – si scatena l'inferno KTM

Superman si sentirebbe tranquillo. Un ruolo importante lo giocano sicuramente le sospensioni WP, che in questo test si dimostrano di valore eccelso, risultando quantomeno pari alle rivali – se non superiori – nell'uso stradale e ben accordate al resto della ciclistica. Non è un caso che la SDR sia anche quella che se la cava meglio sui fondi accidentati: assorbe gobbe e imperfezioni del fondo con relativa facilità e senza ripercussioni



**“DI COLPO,
DA ALTA E
DINOCCOLATA,
INIZIA A TRASFORMARSI
IN UNA MICIDIALE
ARMA DA TERRORISMO
STRADALE.”**

Arma di distruzione
di avversarie...



competitiva con le avversarie anche nella guida sul veloce. Ah, il quickshifter è perfetto sia in innesto sia in scalata e – non ci credo mentre lo scrivo – il cambio sembra quasi più dolce di quello

PABLITO Seconda Opinione



La KTM all'inizio sembra enorme. Da ferma è alta, lunga e dà l'idea di essere piuttosto pesante. In teoria non dovrebbe andare bene nella guida veloce, men che meno in pista, ma lei non lo sa, e se le lasciate giusto quei cinque minuti più delle altre per darvi confidenza, vi ripaga con dosi industriali di velocità e divertimento al costo di poco impegno fisico e mentale. Su strada è praticamente impossibile trovarle dei difetti, mentre tra i cordoli, pur rimanendo velocissima, ha qualcosa in meno rispetto a Tuono e MT-10. Per quanto adori la sua castagna in uscita di curva, quando cominciate a strapazzarla in pista inizia a mostrare qualche incertezza, soprattutto sotto forma di ondeggiamenti nelle accelerazioni a moto ancora piegata di cui Yamaha e Aprilia, grazie ai loro motori più dolci, non sembrano soffrire. Certo, parliamo di ritmi molto alti, e se non vi spaventa la sensazione del posteriore che si muove, una volta realizzato che questa moto è un fottuto animale, vi basterà prepararvi alle inevitabili derapate, abbracciarla e urlare che... ne volete di più!

della Yamaha. Wow, seriamente!

Dunque, cosa c'è che non va nella 1290 da impedirle di giocarsela per la vittoria? In linea di massima l'arrogante esuberanza del suo folle motore bicilindrico la rende un po' meno raffinata rispetto alle sue avversarie quadricilindriche. È quella che accetta meno di

buon grado di andare piano e se è vero che su molte strade da piega vi permette di fare praticamente di tutto con una sola marcia (ivi compreso tenere il passo delle altre), in molte situazioni dovete comunque stare attenti a non far calare troppo i giri per non far arrabbiare il motore. Pure in sesta, a velocità autostradali, la Super Duke R sembra una belva in gabbia, che scalpita e protesta perché non vi decidete a scatenarla.

In pista, in linea di massima, se la cava bene. Rappresenta un notevole passo avanti rispetto al precedente modello – soprattutto per l'efficacia e la discrezione del TC ai livelli d'intervento più bassi – e a meno che non pretendiate di strapazzarla come una vera race replica (situazione in cui inizia a richiedere un bel po' di mestiere per farsi dominare), non resterete delusi

**“DOVE IL VECCHIO MOTORE
FINIVA UN PO' IL FIATO,
DALLA QUARTA IN AVANTI,
ORA TIRA PIÙ FORTE.”**

dalle capacità della ciclistica e del motore, e riderete come matti quando scoprirete che in uscita di curva vi permette di dare filo da torcere anche alle migliori Maxi carenate.

Il suo unico vero problema? Beh, è lo stesso che hanno anche la BMW e la Yamaha, e ha un nome: Aprilia Tuono V4 Factory. 🏍️

Il Verdetto 8,5/10

Molto migliorata rispetto alla vecchia Super Duke, ora l'elettronica è a livello delle rivali

+ MOTORE CORPOSO, GUIDA, ELETTRONICA, FOLLIA
– UN PO' ALTA, MENO RAFFINATA DELLE ALTRE

Simile a prima,
ma non uguale





ENTIRELY MADE IN ITALY

COLLECTION 2017 racing

VIRCOS

www.vircos.it

info@vircos-services.com

Ph. 0039.0444.750.130

Tute su misura VIRCOS, tutto ciò che puoi chiedere ad una tuta:

Design ricercato, materiali performanti che abbattano il peso esaltando il confort senza accettare compromessi sulla sicurezza;

Taglio su misura, infinite possibilità di personalizzazione e dettagli tecnici riportati direttamente dall'esperienza MotoGP e SBK.

BE FASTER, BE SAFER!



YAMAHA MT-10 SP

Non penso di passare per poco obiettivo dicendo che la Yamaha MT-10 è stata una delle mie moto preferite del 2016. Ogni volta che ne è passata una in redazione ho fatto carte false per tenermela più tempo possibile, ma non è stato facile perché le sue chiavi erano sempre ambite – non ero l'unico a essermene innamorato. Alla luce di ciò potete immaginare quanto fossi ansioso di provare la nuova SP, soprattutto perché mi chiedevo come avrebbero potuto rendere tanto migliore una moto che già di suo era eccellente. Quantomeno per l'uso stradale.

Certo, sappiamo già quanto siano valide le sospensioni elettroniche Öhlins, avendole provate sulla R1M. E visto che il limite principale della MT di serie sta nel monoammortizzatore, un po' debole quando si inizia a fare sul serio, volevo toccare con mano che differenza potesse fare il gioiello svedese. Oltre alle sospensioni e al coprisella, a completare il pacchetto c'è anche il cruscotto TFT simile a quello dell'R1, con la rotellina di comando sul manubrio destro e qualche altro optional. A questo punto la grande domanda è: la versione SP vale davvero la differenza di prezzo di 2.500 euro rispetto alla standard? Mentre atterro dall'ennesima, lunghissima impennata, prima di scaraventarmi in curva con tutto il feedback della forcella Öhlins e rimanendo alle calcagna del mio collega sulla Tuono Factory, incredulo del fatto che non riesca a seminarli, la risposta appare già chiara. Ma andiamo per ordine.

Sostenuta e guizzante

Iniziamo dal look, perché così verniciata

e con le sospensioni dorate, la SP è molto più sexy, "tecnica" ed esotica della MT-10 standard, a riprova di come anche solo una bella livrea (con brillanti finiture metalliche in alcune zone) possa cambiare profondamente il volto di una moto. A tal proposito mi spiace che le foto non le rendano giustizia, perché dal vivo è davvero fantastica – a un livello tale che quasi vi scordate di decidere se il frontale da Transformer vi piaccia o meno. Anzi, la parola "Transformer" non è mai stata pronunciata durante questo test. E trattandosi di una MT-10, non è cosa da poco. Pure il cruscotto con schermo a

“LA SP TRASMETTE UNA SENSAZIONE DI COMPETENZA E ‘PRONTEZZA ALL’ATTACCO’ DA RACE REPLICA CARENATA.”

colori in alta definizione contribuisce a cambiare nettamente la percezione del pacchetto: manca di alcuni dei gadget dell'R1, ma è comunque un piacere sia da vedere sia da operare.

Ok, è più bella e fa percepire il maggior valore, ma una volta in sella quanto è migliore la SP della versione base? La posizione di guida è simile, e rispetto ad avversarie più neutre (la BMW), più alte (la KTM), o più specialistiche (l'Aprilia) all'inizio l'MT-10 sembra quasi un chopper. Il sedere basso, il manubrio alto, la

Rubato all'R1



postura eretta... in una classifica della "familiarità" e della confidenza immediata, la Yamaha vince alla grande, anche perché quando vi ci sedete non vi dà proprio la sensazione di una moto dalle spiccate capacità sportive (e teppistiche). E fin qui, sulla SP non

troviamo differenze rispetto alla standard. È quando partite – con una frizione che a volte strappa un po' – che emerge prepotente la differenza.

La MT-10 standard è un po' morbida così come esce dal concessionario. Questa invece appare immediatamente sostenuta e guizzante,

trasmettendovi quella spettacolare impressione di competenza e "prontezza all'attacco" che solo le migliori race replica carenate hanno in dote, e che solo la Tuono riesce a

YAMAHA MT-10 SP €16.190



Affilata in pista come in strada



MOTORE

Il motore CP4 ad albero crossplane è un mix fra quello della R1 "S", dedicata agli USA, e un propulsore a sé stante. Cambiano quasi metà delle parti rispetto all'R1; ha testa e camere di scoppio diverse e un minor rapporto di compressione. Anche i pistoni sono diversi, così come i condotti d'aspirazione. Le nuove camme variano alzata e durata. L'albero è diverso da quello dell'R1, con minor massa inerziale per offrire maggior coppia e dolcezza. Ha anche una dotazione elettronica completa, il che non è male.

IN BREVE

- ▷ Cruscotto TFT dell'R1
- ▷ Öhlins elettroniche
- ▷ Motore Crossplane
- ▷ TC su tre livelli
- ▷ 210kg in ordine di marcia
- ▷ 160cv (dichiarati)

CICLISTICA

In sostanza la ciclistica è una variazione sul tema R1M, ovviamente pensata per offrire il meglio su una naked. Il telaio in acciaio ad esempio è rinforzato per i passeggeri più pesanti. L'interasse è corto – 1.400mm – offrendo un senso di compattezza. La SP vanta forcella e mono elettronici Öhlins simili a quelli dell'R1M, con regolazione automatica semiattiva e la possibilità di scegliere tra dei settaggi impostabili via cruscotto e blocchetti a manubrio. Il resto della ciclistica, freni compresi, resta invariata.

PISTA	8
→ Molto a suo agio	
STRADA	9
→ Veloce e affilata	
TEPPISMO	10
→ La migliore del gruppo	
PRINCIPIANTI	6
→ Magari non in mappa "A"	
DESIDERABILITÀ	9
→ Esotica ed erotica	



Mai vista roba simile su una naked giapponese

superare in questo gruppo. Non è un caso se l'Aprilia è l'unica oltre alla Yamaha a montare sospensioni svedesi. Se devo essere sincero, però, non sono sicuro al 100% che scambierei le Öhlins elettroniche semiattive della MT-10 SP con quelle "analogiche" della Tuono Factory. È vero, sulla Yamaha puoi modificare l'assetto istantaneamente col solo tocco di un pulsante, e hai la percezione che il sistema semiattivo funzioni come dice, irrigidendosi quando serve o smollando l'idraulica quando si mettono le ruote su un tratto sconnesso. Ma sulla Yamaha, come sull'Aprilia, è soprattutto l'eccelso livello tecnico delle sospensioni svedesi a fare la differenza, con una forcella che copia le asperità e trasmette "qualità" su tutta la corsa, sia che stiate piegando dolcemente, sia che stiate tirando in pista a vita persa. A differenza della Tuono, che è più caricata sull'anteriore, sulla SP il maggior sostegno dell'avantreno richiede un po' di abitudine prima di darvi la confidenza necessaria per attaccare le curve – all'inizio sembra troppo alto per forzare, ma poi in realtà lo fa con un certo aplomb e regala sempre più feeling man mano che lo mettete alla frusta. Se la moto standard è un po' esitante nella fase di ingresso in curva, questa invece sterza senza il minimo ritardo, mantenendo precisione ed equilibrio anche quando vi mettete a strapazzare il manubrio largo tra le curve.

Crossplane o V4?

Il nuovo mono migliora sostanzialmente la guida della MT. Quello della versione standard, quando i ritmi si fanno molto concitati, tende a innescare qualche ondeggiamento nel momento in cui si raggiunge la corda della curva, veloce o lenta che sia, mentre la compostezza e il sostegno in più garantiti dal pacchetto Öhlins risolvono alla radice il problema: permettono di spingere di più, con più confidenza e – ciò che veramente conta – consentendovi di tenere a bada i colleghi che nel misto cercano inutilmente di seminarvi su BMW, KTM e Aprilia.

E il motore? L'abbiamo elogiato così tante volte nei test del 2016 che



Imbattibile in fatto di teppismo. Esattamente come la versione standard

corriamo il rischio di ripeterci, ma un ripassino è d'obbligo. In breve, l'albero crossplane fa funzionare il 4 in linea Yamaha circa come un V4, con bassi corposi, gran fluidità di erogazione, tanti cavalli dai medi in su e un rumore allo scarico che vi fa venire voglia di scalare tre marce e spalancare a tutta anche se state solo cazzeggiando sul tragitto casa-lavoro.

Oltre a questo, la MT-10 mette sul piatto un trucco extra: il suo fantastico

acceleratore elettronico. Col passare del tempo in Yamaha hanno sempre più perfezionato le mappature per regolare la risposta del gas, e se è vero che sulla SP (come sulla MT-10 standard) la mappa "A" rimane un po' brusca per il 90% degli usi, il mio consiglio è di non scartarla del tutto – tra poco ne vedremo il motivo. Certo, scendendo di un livello la moto si addolcisce, la risposta del gas si fa più gestibile e allo stesso tempo diventa più facile far fare 🏍️

La SP in quello che le riesce meglio: la guida all'attacco



Bel sound anche così



AIGOR Seconda Opinione



Se la MT-10 era una delle mie moto preferite del 2016, la versione SP lo sarà sicuramente per il 2017. In breve, corregge gli unici limiti che impedivano alla MT-10 di giocarsela ad armi pari con le più costose e raffinate Supernaked europee. È stupendamente stabile a qualsiasi ritmo – in strada come in pista – ha uno dei motori più sfruttabili dell'attuale panorama, non le manca nulla quanto a potenza per tenere testa a qualsiasi avversaria su un percorso di montagna, e considerando le sospensioni semiattive, non ha niente da invidiare alle altre dal punto di vista dell'elettronica. La cosa che più mi piace della Yamaha è la sua raffinatezza – sembra mantenere un certo aplomb anche quando la state impennando di terza a 150 all'ora, ed è quella che si sposa meglio con la vita nel Mondo Reale. È sicuramente quella che sceglierei per l'uso di tutti i giorni, oltre che per bruciarmi gli ultimi punti di patente. L'unica cosa che le manca, nella guida all'attacco, è un po' di mordente iniziale dei freni, ma per il resto è una delle moto sportive più complete che vi possiate comprare.

alla MT le peggiori porcate che vi vengono in mente – dalle impennate in prima partendo da fermi, a quelle in terza con decollo a oltre 100km/h. In effetti, se parliamo di stunt la Yamaha è una vera regina, anche perché il TC è impostato per non interferire nei monoruota nelle due regolazioni più basse – su tre disponibili. Se non è un'istigazione a delinquere questa, spiegatemi voi cosa lo potrebbe essere.

In ogni caso, se non volete perdervi qualcosa di molto eccitante – la cattiveria della MT-10 in mappa A – dovete provare a farci l'abitudine. Dopo un po' di chilometri il vostro polso destro dovrebbe riuscire a calibrarsi sulla risposta immediata del gas, e anche se sarete costretti a guidare un bel po' più concentrati (e le impennate saranno più difficili da controllare), riuscirete a ottenere il meglio dal motore crossplane. Nello specifico, riderete come matti mentre la MT-10 SP schizzerà fuori dalle curve come un proiettile, sparandovi avanti col ruggito

in stile V4, la ciclistica completamente in controllo e l'avantreno a due spanne da terra alla minima provocazione – dell'asfalto o del pilota.

Solo nei tratti più veloci e sui lunghi rettilinei la Yamaha comincia un po' a soffrire, ma sarebbe sorprendente se non lo facesse, visto che è l'unica che non supera i 140cv alla ruota (contro i circa 150 di KTM e BMW e i quasi 160 dell'Aprilia, secondo i nostri precedenti rilevamenti). Alla fine, quando c'è spazio per distendere le marce, la MT-10 perde tutto il vantaggio che poteva aver guadagnato, ma parliamo pur sempre di velocità oltre i 150 all'ora, e sulle nostre strade difficilmente sarà un problema.

In definitiva, la MT-10 SP esibisce contenuti al top, una grande capacità in termini di follie e un divertimento quasi travolgente a ogni comando, condendo il tutto con un senso di autorità, qualità e competenza che forse nessuna delle rivali riesce a eguagliare su un bel percorso di montagna. E pure quando l'abbiamo portata in pista non ha deluso, anche se, come per tutte le altre, le manca sempre quel "qualcosa" per pensare di impensierire la Tuono Factory. Ovviamente è un grande passo avanti rispetto alla MT-10 standard, e tra i

“METTETE LA MAPPA 'A' E RIDERETE COME MATTI MENTRE LA MT-10 SP SCHIZZERÀ FUORI DALLE CURVE COME UN PROIETTILE.”

cordoli riesce a rimanere più composta della BMW e a tenere il passo della KTM in quasi tutti gli aspetti (a parte il gap di motore), risultando migliore in altri. Solo le pedane basse limitano il ritmo, e i freni, pur andando bene su strada, in pista non sono pronti e potenti come i Brembo della Super Duke e della Tuono.

Alla fine, l'avrete capito, non vince, ma non ci va nemmeno così lontano. E tanto di cappello a Yamaha per essere riuscita, unica tra le case giapponesi, a creare una naked in grado di dare filo da torcere alle migliori avversarie europee. 🍷

Il Verdetto

9/10

Una Supernaked completa, esotica e sportiva come finora ne facevano solo in Europa. A quel prezzo è molto, molto difficile non prenderla in considerazione...

+ MOTORE CROSSPLANE, GUIDA, ELETTRONICA, SOSPENSIONI
– CONSUMI, CAMBIO DURETTO, LUCE A TERRA



DISTRICT JKT 2017 - Ph: Milagro

 PROUDLY MADE IN ITALY

  PMJ.IT

APRILIA TUONO FACTORY

Non avevo capito, all'inizio, quanto Aprilia avesse preso sul serio questo aggiornamento della Tuono finché non mi sono letto bene la cartella stampa. La forcella Öhlins è la nuova NIX, con una diversa molla per migliorare la guida nell'uso stradale, e anche il mono è stato aggiornato. L'acceleratore ride-by-wire è tutto nuovo, l'elettronica è stata rivista e ora vanta l'ABS cornering in versione race, il blipper in scalata, il limitatore per la pitlane, il cruise control, nuovi comandi per accedere a tutte queste funzioni, illustrate sullo schermo TFT più figo della compagnia. Anche il motore è stato rivisto, con pistoni trattati DLC, nuova finitura per le bielle, un nuovo contralbero... ed è solo l'inizio.

Il nuovo blocchetto per il controllo dell'elettronica sul manubrio sinistro è un gran miglioramento, e pur se molto sensibile funziona bene. La moto precedente non era perfetta sotto quest'aspetto - c'era un ritardo irritante tra l'input sul comando e la visualizzazione sul cruscotto, che vi faceva imprecare ogni volta che dovevate entrare nei sottomenù più intricati. Ora il cruscotto sembra preso da un videogioco - mostra anche la posizione di freno e acceleratore nonché l'angolo di piega. Tutto può essere registrato, scaricato e analizzato attraverso l'app V4 MP per potervi riguardare ogni dato dopo una sparata su strada o un turno in pista.

Diversa?

Una volta acceso il V4 1100 dalla voce spettacolare, è ora di lasciare la [leggerissima] frizione e partire. Mamma mia, sembra subito un po' diversa. In effetti sono un po' preoccupato, perché di solito sulla Tuono si sentiva il maggior carico sui manubri rispetto alle altre naked, mentre qui non lo trovo più. Una volta scaldate le Pirelli Supercorsa inizio a sbatacchiarla un po' in curva, e i miei dubbi si rivelano fortunatamente infondati. Il nuovo assetto non ha compromesso le altre caratteristiche della moto. Nel misto resta agile, sicura e comunicativa allo stesso tempo, come una vera sportiva, ma con ancora più controllo (e meno sforzo). La scorrevolezza della forcella Öhlins priva di assistenza elettronica è da svenire, e i freni sono semplicemente incredibili: gentili o potenti a richiesta - perfetti!

Il nuovo setting delle sospensioni è impressionante, ed è il motivo per cui prima, parlando della MT-10 SP, ho scritto che non ero sicuro che le Öhlins elettroniche fossero da



Bellissimo, ma non fatevi distrarre!



Teppismo gratuito? No, pura gioia motociclistica

APRILIA TUONO V4
1100 FACTORY €18.190



MOTORE

L'epico motore V4 di 65° è stato un po' rivisto per l'Euro 4, guadagnando pistoni con trattamento DLC per migliorare scorrevolezza e durata, bielle più raffinate per lo stesso motivo, un sensore marcia lineare per migliorare la precisione del quickshifter e una centralina tutta nuova, che contribuisce ad innalzare di 500 giri il limitatore. Il cambio ora ha assistenza elettronica in innesto e scalata, mentre il pacchetto elettronico è stato aggiornato con nuovi algoritmi e un hardware dedicato per traction control, anti-impennata e launch control a tre livelli.

CICLISTICA

Nonostante l'Euro 4, la moto pesa solo 2kg più della precedente, avendo Aprilia risparmiato peso in zone sorprendenti – anche l'acceleratore è più leggero di qualche grammo! Telaio e forcellone in alluminio restano simili a prima, mentre la forcella Öhlins è stata aggiornata con nuova idraulica NIX e una diversa taratura delle molle. Il posteriore resta uno spettacolare Öhlins con piggyback, anche lui migliorato in termini di idraulica e taratura. I freni restano al meglio, con le pinze Brembo M50. Boom!

IN BREVE

- ▷ V4 1.100cc
- ▷ La miglior elettronica
- ▷ Quickshifter up/down
- ▷ Cruscotto TFT
- ▷ 207kg (in ord. di marcia)
- ▷ 175cv (dichiarati)

PISTA	10
A livello di una race replica	
STRADA	9
Divertimento epico	
TEPPISMO	9
Impenna anche da piegata!	
PRINCIPIANTI	5
Dai, fate i bravi...	
DESIDERABILITÀ	10
Ne voglio due	

preferirsi a quelle analogiche (ma di un modello top di gamma) della Tuono Factory. Il fatto è che pur mantenendo tutte le caratteristiche di feeling, precisione e sostegno a cui siamo sempre stati abituati dal marchio svedese, queste riescono anche ad assorbire le buche meglio di prima. Oh, e non crediate che per riuscirci abbiano dovuto ammosciare l'assetto: l'Aprilia rimane di gran lunga la più sportiva del gruppo, una moto da corsa messa in strada se volete, ma le modifiche apportate l'hanno resa più accessibile, più facile da gestire, ma comunque capace di mostrare i denti quando glielo si chiede.

La tigre che fa le fusa

La risposta all'acceleratore è ulteriormente migliorata, ed è più dolce che mai. Il motore fa le fusa finché non spalancate il gas, quando un ruggito gutturale indica che è venuto il momento di giocare, sparandovi avanti con forza. L'erogazione somiglia molto a quella della MT-10. La differenza sta nel fatto che la spinta dell'Aprilia non è istantanea come quella della Yamaha, ma la Tuono poi recupera (e sorpassa) la curva di coppia della MT piuttosto in fretta, per poi massacrarla man mano che si avvicina alla zona rossa.

Guidare le rivali mette rapidamente in prospettiva gli aggiornamenti apportati alla Tuono. Il quickshifter in innesto e

scalata è di gran lunga il migliore; è il più dolce ma anche il più sensibile – quindi tenete il piede ben lontano dalla leva quando non state cambiando. E anche l'elettronica è ampiamente superiore, anche se per ottenerne il meglio conviene investire un po' di tempo alla ricerca del setting

“RESTA AGILE, SICURA E COMUNICATIVA ALLO STESSO TEMPO, COME UNA VERA SPORTIVA, MA CON ANCORA PIÙ CONTROLLO.”

più adeguato al proprio stile di guida e alle condizioni della strada. In generale, il traction Aprilia non interferisce quasi mai con la spinta del motore – su strada è talmente dolce che lo si nota appena, tranne che nelle situazioni estreme o quando la gomma è fredda. Ma del resto vale la pena smanettarci un po' perché è facilissimo configurarlo, grazie ai geniali pulsanti su pollice e indice che consentono di alzare o abbassare il TC in tempo reale, senza necessità di chiudere il gas, effettuare pressioni prolungate su qualche tasto o entrare in qualche menù

come sulle altre.

L'anti-impennata è utilissimo in pista, quando siete interessati più al tempo sul giro che ai numeri da stunt, ma per il resto credo lo terrete disattivato per gran parte del tempo, altrimenti vi perdereste uno dei tanti divertimenti della Tuono – le impennate a velocità da arresto. Non so per quale motivo, ma l'Aprilia non è molto accondiscendente nei monoruota in prima a bassa velocità – a volte schizza su con violenza tale da provocarvi qualche spavento. Ma dalla seconda in su, a velocità oltre i 50km/h, diventa uno

Ora più composta e sfruttabile anche su strada



La perfezione fatta motore



Brembo in salsa Öhlins: la ricetta perfetta

spasso – del tipo che durante le ultime sessioni in pista ci siamo divertiti a vedere chi riuscisse a farla decollare dalla velocità più alta. Dettaglio da non sottovalutare, il traction control non disturba quando si fanno le impennate, per cui potete godervi la sensazione di fare gli stupidi col conforto psicologico di avere comunque una rete di salvataggio nel caso vi scappi il gas in uscita di curva.

Gomme e divinità

Parlando di gomme, tutte le moto di questo test escono di fabbrica con pneumatici all'altezza delle prestazioni, ma le Supercorsa SP della Tuono sono a un livello superiore in quanto a sportività, e fanno una gran differenza quando si va forte. Il grip in più non fa che esaltare

ulteriormente il feeling delle sospensioni, e sentire così chiaramente le Pirelli che mordono l'asfalto quando prendete la corda, vi dà un sacco di sicurezza. Quantomeno quella che serve per spalancare il gas come è giusto fare con una Tuono, col posteriore perfettamente supportato dal mono Öhlins, il traction che lavora dietro le quinte per sistemare la situazione, l'avantreno qualche centimetro staccato da terra, il manubrio appena girato e l'accompagnamento del ruggito di scarico più glorioso della storia del motociclismo. Ogni volta che lo fate vi fa sentire divinità della guida sportiva. Non vi annoierà mai. Mai.

Ma la perfezione non esiste, vero? Beh, pensare ai difetti su una moto così è difficile. Alcuni hanno sentito qualche irregolarità a gas costante ai 50 all'ora – ho provato in terza ed è vero, ma in seconda o quarta il problema sparisce. E ha un po' poco sterzo – le manca qualche grado, il che rende le manovre e le svolte lente un po' scomode. Ma a parte questo

(e il prezzo) non c'è altro.

Perché poi portate la Tuono in pista, e qualsiasi critica sparisce. Ero curioso di scoprire se la maggior versatilità stradale avesse in qualche modo appannato le qualità pistaiole. La risposta è: neanche per sogno! È agile come un gatto nei tratti guidati, stabile come una race replica sul veloce, granitica di

**“SPALANCATE IL GAS
E LA TUONO VI FARÀ SENTIRE
DIVINITÀ DELLA GUIDA SPORTIVA.
NON VI ANNOIERÀ MAI.”**

avantreno negli ingressi coi freni in mano e... beh, sul dritto è un missile. Recupera come una furia sulla MT-10 su ogni rettilineo, tanto è più veloce a gas spalancato. Ma in realtà lo è in qualunque altra situazione rispetto a tutte le moto di questo test – in pista ancor più che in strada. Ragazzi, non c'è proprio partita – la Tuono è ancora migliorata, e si conferma la regina delle Supernaked. 🏁

LORE

Seconda Opinione



Potenza incredibile, ciclistica agilissima, sospensioni da gara e colonna sonora da mondiale SBK: impossibile non innamorarsi della Tuono. Ora è diventata anche più accessibile e accondiscendente nell'uso "normale", casomai dovesse venirvi voglia di usarla per andarci a spasso. Ma non fatele troppo a lungo perché vi perdereste buona parte dei motivi per cui questa moto, anche quest'anno, fa polpette di qualsiasi avversaria. È la più stabile, specialistica e pistaiole del gruppo, non le manca mai spinta in rettilineo, e i freni azzerano i problemi in staccata. Sostanzialmente è una moto da corsa senza carene e con manubrio largo, e finché non la confronteremo con una race replica vera, in pista sarà difficile trovare avversarie capaci di batterla.

Impossibile non godersi ogni minuto in sella alla Tuono

Il Verdetto 9,5/10

Mezzo punto in meno per il prezzo, ma per il resto rimane di gran lunga la miglior naked sportiva e una delle migliori moto del pianeta.

+ TUTTO...

– L'ANGOLO DI STERZO? MA CHI SE NE FREGA!



wheelup

PASSIONE PER LE 2 RUOTE

I MEGASTORE
PER MOTOCICLISTI ESIGENTI
ANCHE ONLINE

I HYPERSPORT

Giacca in pelle sportiva che coniuga comfort e prestazioni

SPIDI ON TRACK

ESCLUSIVA



€ 349,00

I SKIN LEATHER

Pantaloni in pelle ad alto contenuto tecnologico

ESCLUSIVA



LADY

MAN

NOVITÀ

€ 199,15



PODIUM TEX

Giacca in tessuto di ispirazione racing, con inserti in mesh traforato

ESCLUSIVA

€ 159,00

I LOSAIL

Sottotuta intero antisudore con inserti elasticizzati

ESCLUSIVA



€ 34,90

SCONTI
DA PODIO
TUTTO
L'ANNO

I PODIUM EVO

Tuta professionale in pelle sviluppata in pista



ESCLUSIVA



NOVITÀ

35% € 390,00

€ 599,00



COMPLEMENTI
PER USO
SPORTIVO
a partire da
€ 14,90

ESCLUSIVA



SOLO

Lap timer automatico con tecnologia GPS

€ 347,70

GAS RAPIDO XM2

Comando gas rapido universale.



€ 64,70

I ORBITER 2PC

Tuta divisibile versatile e robusta, sviluppata in pista.

ESCLUSIVA



28% € 499,00

€ 695,55

I REDGATE EVO

Guanti in pelle super performanti per uso sportivo su strada e in pista

ESCLUSIVA



€ 90,20



OXEGEN 2

Stivale sportivo tecnico e performante



€ 145,50

Promozioni valide fino al 30/06, salvo esaurimento, errori e/o omissioni. Foto indicative, eventuali promozioni non cumulabili fra loro o qualsivoglia iniziativa. Merce non ordinabile.



Bergamo: Via Grumello, 57
Brescia: Via Triumfina, 82
Brienza: Via Prealpi, 19/21 - Giussano (MB)
Busto Arsizio: Via Fagnano Olona, 29 (VA)
Genova: Viale Brigate Partigiane, 96/R
Imola: Via Lambertini, 1 (BO)
Milano: Bastioni di Porta Volta, 7

Monza: Viale Sicilia, 102
Padova: Via Battaglia, 43 - Albignasego (PD)
Parma: Via Giorgio Sonnino Sidney, 39/A
Reggio Emilia: Viale Guido Duo, 1
Rimini: Via Flaminia, 302
Trezzano s. N.: V.le Cristoforo Colombo, 1 (MI)
Verona: Corso Milano, 90



Verona
Corso Milano, 90

info@wheelup.it - www.wheelup.it



BMW

HP4 RACE

Foto: Carlo Dapino Modella: Micol

www.superbikeitalia.it
SuperBike
ITALIA

BMW Motorrad
Motorsport



www.superbikeitalia.it
Super

www.superbikeitalia.it
SuperBike
ITALIA

BMW

HP4 RACE

Foto: Carlo Dapino Modella: Micol

www.superbikeitalia.it
SuperBike
ITALIA





www.superbikeitalia.it
Super

www.superbikeitalia.it
SuperBike
ITALIA

SPECIFICHE TECNICHE



BMW S1000R

KTM 1290 Super Duke R

Yamaha MT-10 SP

MOTORE	Tipo	4 cilindri in linea, 16v, 999cc, DOHC	Bicilindrico a V di 75°, DOHC, 8 valvole, 1.301cc	4 cilindri in linea, 16v, 998cc, DOHC
	Ales. x Corsa	80 x 49,7mm	108,0 x 71,0mm	79mm x 50,9mm
	Compressione	13,0:1	13,6:1	12,0:1
	Alimentazione	Iniezione elettronica	Iniezione Keihin, c.f. 56mm	Iniezione elettronica
	Potenza Max (dich.)	165cv a 11.000 giri	177cv a 9.750 giri	160,4cv a 11.500 giri
	Coppia Max (dich.)	114Nm a 9.250 giri	141Nm a 7.000 giri	111Nm a 9.000 giri
ELETTRONICA	Ride By Wire/Riding Mode	Si / 4	Si / 3 (più Track)	Si / 3
	Traction Control	Si / Livelli preimpostati con riding mode	Si / (9 livelli con Track pack)	Si / 3 e 'off'
	ABS	Si / ABS Pro	Si / Cornering	Si (non disinseribile)
	Quickshifter	Si / Anche in scalata	Si / (Con Performance Pack)	Si
	Anti impennata	Si / Parziale – via TC	Si / (Disinseribile con Track Pack)	Si / Integrato nel TC a livello 3
	Launch Control	Si / Con limitatore pitlane	Si / (Con Track Pack)	No
CICLISTICA	Telaio	Doppio trave composito in alluminio	Traliccio in acciaio al Cr-Mo	Deltabox in alluminio
	Sospensione Ant.	Forcella elettronica DDS da 46mm	Forcella rovesciata WP compl. reg.	Forcella elettronica ERS Öhlins da 43mm NIX
	Sospensione Post.	Mono elettronico DDS	Mono WP compl. reg.	Mono elettronico Öhlins E-C TTX 36
	Freno Ant.	Doppio disco da 320mm, pinze a 4 pist.	Doppio disco da 320mm, pinze Brembo M50 a 4 pist.	Doppio disco da 320mm, pinze a 4 pist.
	Freno Post.	Disco da 220mm	Disco da 240mm	Disco da 220mm
DIMENSIONI	Interasse	1.439mm	1.482mm	1.400mm
	Altezza sella	814mm	835mm	825mm
	Peso	205kg (in ordine di marcia)	195kg (a secco)	210kg (in ordine di marcia)
	Serbatoio	17,5 litri	18 litri	17 litri
Prezzo e Contatti		€13.700 (vers. in prova: €15.700) www.bmw-motorrad.it	€16.600 (vers. in prova: €17.500) www.ktm.com	€16.190 www.yamaha-motor.eu

QUINDI, CHI VINCE?

Prima di gettarci nel finale, un paio di considerazioni. Innanzitutto una scusa: non abbiamo avuto tempo di mettere le moto al banco, per cui dobbiamo accontentarci dei valori dichiarati. Certo, sarebbe stato meglio, considerando l'Euro 4, ma tutte ci sono sembrate un pochino più in forma dei modelli precedenti. E prima o poi le metteremo al banco. Per adesso scusateci.

La seconda premessa è che – esattamente come l'anno scorso – non c'è una vera perdente. Potreste innamorarvi di ciascuna di queste moto – soprattutto passandoci molto tempo in sella ci sono molti aspetti che saprebbero affascinarvi. Alcune vanno meglio in certe aree e viceversa, ma se ne guidate solo una, non avrete mai alcun motivo per restare delusi. Davvero, sono moto incredibili, ed è un peccato dover stilare una classifica nella quale una sola vinca e le altre debbano stare dietro.

Cominciamo dalla BMW. Se avete intenzione di usarla solo per strada (e la prendete col pacchetto elettronico full

optional) consideratela tranquillamente a livello della altre. È solo in pista che si dimostra un po' meno a suo agio, ma per il resto il motore è il solito missile di derivazione RR, la guida è solo leggermente meno agile e scattante rispetto alle avversarie, e non basta qualche piccolo problemino (i freni sono sembrati meno brillanti del solito e senza la chiavetta per sbloccare la modalità Pro bisogna disabilitare il traction per fare le impennate) per sminuire il valore di quella che rimane una Supernaked validissima e ben fatta.

La KTM è piaciuta a tutti, anche a me, ma devo fare una confessione: è la prima volta che mi piace la SuperDuke dai tempi della 990. L'ultima versione mi sembrava un po' incompleta, con quell'elettronica che infastidiva ogni volta che volevate tirare fuori il vero lato... "bestiale" della Bestia austriaca. Ora no, è tutto perfetto, e



Quel momento in cui realizzi che il test è finito e tra poco dovrai restituire le moto...



◀ Aprilia Tuono V4 1100 Factory

V4 di 65°, 1.077cc, DOHC, 16v

81 x 52,3mm

13,0:1

Iniezione elettronica Marelli

175cv a 11.000 giri

121Nm a 9.000 giri

Si / 3

Si / 8 e 'off'

Si / Cornering

Si / Anche in scalata

Si / 3 livelli

Si / 3 livelli / Limitatore pitlane

Doppio trave in alluminio

Forcella Öhlins NIX da 43mm, compl. reg.

Mono Öhlins compl. reg.

Doppio disco da 330mm, pinze M50 a 4 pist.

Disco da 220mm

1.450mm

825mm

207kg (in ordine di marcia)

18,5 litri

€18.190

www.aprilia.com

il traction non rompe più le scatole, nemmeno nelle impennate. È quella più particolare del gruppo, certo, ma non dà più la sensazione di un animale in gabbia – la potete scatenare e continuare a divertirvi ed eccitarvi come matti mentre lo fate. In pista è leggermente meno affilata e competente rispetto alla MT-10 SP (e ovviamente alla Tuono), ma su strada non vi darà mai la minima scusa per farvi lasciare indietro da qualsiasi altra moto. Il motore è pura follia, ruggisce via come un puma. È un mostro che non aspetta altro che di spaventarvi, e lo fa. Volete la Supermotard più folle ed impressionante del mondo?

Prendetevi la KTM, metteteci i pacchetti Track e Performance e vivete felici per sempre!

OK, passiamo alla Yamaha MT-10SP, che vince il titolo di miglior stradale. Su un qualsiasi percorso aperto al traffico è fantastica sotto tantissimi aspetti, e nel 90% delle situazioni non è inferiore alla Tuono. È solo la sua mancanza di prestantza in pista, unita ad un po' di fiacca agli alti regimi (per quanto possa essere fiacca una moto da 140cv alla ruota...), che la relegano alla seconda posizione. Altre cose che le impediscono di essere a livello della Tuono sono la mancanza del blipper in scalata e il fatto di montare gli stessi freni della versione standard – mentre le altre hanno tutte Brembo.

Detto questo, su strada è velocissima e probabilmente rappresenta il miglior acquisto 🏍️

**“LA VERITÀ È CHE NON
C'È UNA REALE PERDENTE.
POTRESTE INNAMORARVI DI
CIASCUNA DI QUESTE MOTO.”**



Quattro concorrenti, una sola vincitrice...



Gli abbiamo detto che per sbaglio avevamo buttato le chiavi della Tuono. E ancora lì a cercarle

del gruppo – il prezzo sembra quasi un errore a confronto coi contenuti che vi vengono dati. È anche la migliore nell'uso quotidiano, ed è facile innamorarsene – a me è successo. Ma l'Aprilia Tuono regna suprema ancora una volta.

In pista, ormai l'avrete capito, non è solo un po' migliore delle altre, è come passare dal giorno alla notte. La novità è che adesso è sopraffina pure su strada, togliendovi ogni scusa (a parte il prezzo) per preferire una delle altre nel caso non siate interessati alla pista. Onestamente non pensavo che in Aprilia

sarebbero stati capaci di migliorarla senza snaturarla, ma hanno dimostrato che si può fare. Si può avere la botte piena e la moglie ubriaca. Ed è stato il mio ritorno a casa a fine test a confermare questa vittoria. Non ero sulla V4, ero sulla Yamaha, e ho fatto il tragitto inverso a quello fatto il giorno prima sull'Aprilia. Me lo sono goduto alla stessa maniera, ma mi

sono accorto che mancava qualcosa del Nirvana motociclistico provato in sella alla Tuono. Ad esempio la posizione di guida eretta della MT, tanto comoda nell'uso normale, nelle sparate sui tratti più veloci mi ha trasformato in una vela, imponendomi di rallentare prima che la pressione del vento mi staccasse la testa.

La posizione di guida dell'Aprilia, invece, vi carica abbastanza in avanti da togliervi buona parte della pressione aerodinamica, grazie anche alla

minicarenatura stile RSV4. I più bassi magari si troveranno bene anche sulla Yamaha, ma dopo quasi 300km sono sceso dall'Aprilia relativamente fresco, mentre con la MT avevo collo e spalle indolenziti. E, incredibile a dirsi, avevo pure consumato di più.

Quindi, l'Aprilia è pure migliore quanto a consumi e comodità sulle lunghe percorrenze, soprattutto se

“IN PISTA LA TUONO, NON È SOLO UN PO' MIGLIORE DELLE ALTRE, È COME PASSARE DAL GIORNO ALLA NOTTE.”

volete viaggiare veloci. Vero, la Tuono costa molto di più, ma guardatevi attorno e troverete qualche offerta interessante fra finanziamenti e vantaggi in concessionaria. Una situazione che può compensare il differenziale di prezzo, anche perché state pagando per avere il meglio. Ed è normale che il meglio costi di più... **SBT**

Corri bellezza. Corri a far felici tanti motociclisti in tutto il mondo...



da oltre trent'anni al servizio del motociclista

VALERI SPORT
**VALERI
OPEN**
DOMENICA
11-18 GIU
14:00 • 19:30

valerisport.it

Via Cadore, 86 • 31041 CORNUDA (TV) • Tel 0423.569484 • info@valerisport.it



ESPARGARO



DOVIZIO



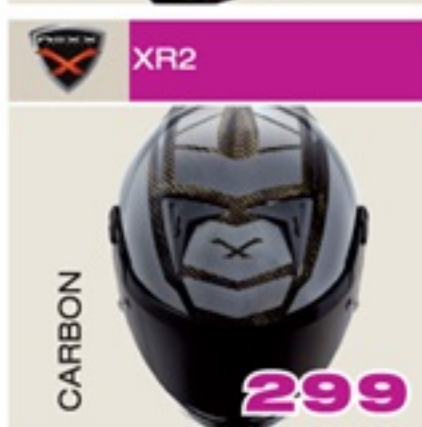
DAVIES IMOLA



JORGE



MISANO



CARBON

299

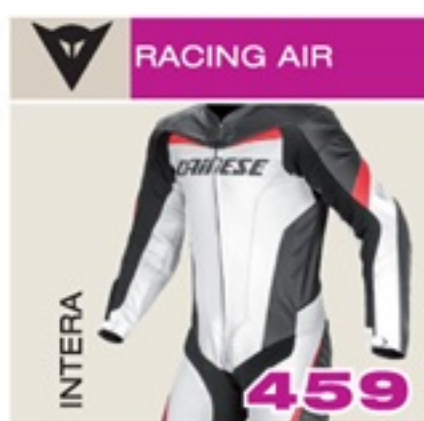
VS LOOK MAVERIK n° 047

ARAI casco	RX7 V	MAVERIK
ALPINESTARS tuta	GP TECH V2	
ALPINESTARS stivali	SUPERTECH R	



INTERA

399



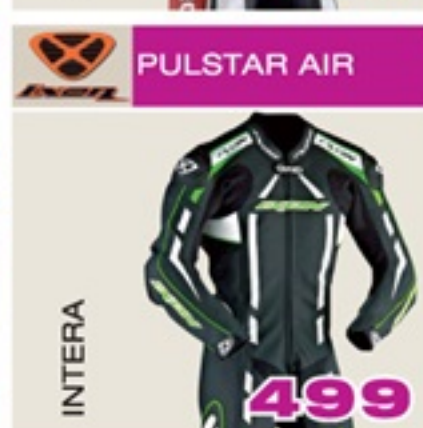
INTERA

459



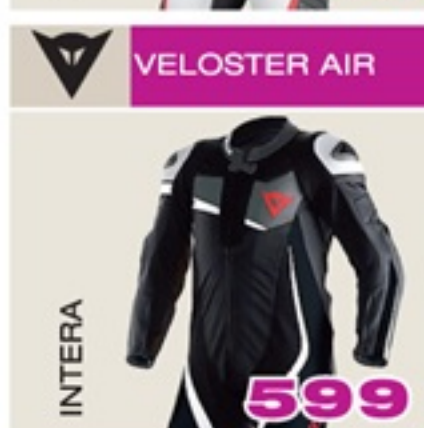
INTERA

349



INTERA

499



INTERA

599



INTERA RED

349

VS LOOK MISANO n° 048

HJC casco	VENOM	
DAINESE tuta	ASSEN	
TCX stivali	RT-RACE	

REPLICA
MELANDRI

19



TEX con protezioni

35



PPA

69



69

VS LOOK MUGELLO n° 049

AGV casco	MUGIALLO	
REVIT tuta	REPLICA	
FIVE guanti	RFX RACE	

shop: valerisport.it



RIVOLUZIONE MICHELIN?



Michelin presenta le sue nuove gomme sportive stradali, le Power RS, e dichiara in pompa magna che si tratta di un prodotto rivoluzionario. La solita sparata di marketing? Lore è andato a fare luce sulla questione nella notte del Qatar

Testo: Lore Foto: Michelin

Quando si parla di pneumatici è difficile orientarsi tra gli annunci mirabolanti dei produttori, ma un dato è certo: negli ultimi 15 anni le gomme da moto hanno fatto progressi incredibili, con miglioramenti prestazionali e tecnologici superiori a quelli di molte altre componenti. E la cosa vale a maggior ragione nel segmento in assoluto più combattuto della battaglia tra gommisti: quello dei pneumatici sportivi stradali. Per intenderci, parliamo delle coperture pensate per le moderne moto da sparo, in grado di offrire grip e feeling ottimali su una bella strada da pieghe, e allo stesso tempo di sostenere senza problemi qualche saltuaria uscita in pista.

Con queste premesse in mente, durante la conferenza stampa di presentazione delle nuove Power RS nei box di Losail, non posso fare a meno di restare colpito da due affermazioni quantomeno ambiziose, una in fila all'altra. Primo, in Michelin dichiarano di considerare la loro nuovissima tecnologia ACT+ come una delle più grandi innovazioni dal debutto delle prime coperture radiali

da moto nel 1987 (avvenuto sempre a opera della Casa francese). Secondo, grazie a questa soluzione e alle altre novità introdotte, secondo Gary Guthrie, Direttore Marketing di Michelin "Ci sarà un 'prima' e un 'dopo' nel mondo delle gomme con l'introduzione delle Power RS". Parole forti...

Tecnologia da pieghe

L'acronimo ACT+ sta per "Adaptive Casing Technology", una tecnologia studiata per fornire alla gomma una rigidità differenziata nelle varie zone, e offrire il massimo della stabilità in ogni frangente. Semplificando al massimo, la carcassa ha le tele posizionate a un angolo variabile, pari a quasi 90° nella

parte centrale, migliorando la flessibilità e dunque la stabilità alle alte velocità sul dritto. Lo strato più esterno delle tele, poi, è ripiegato su sé stesso nelle spalle, ricoprendo nuovamente la porzione laterale della gomma e assicurando la rigidità necessaria in piega.

In un processo di sviluppo durato ben due anni, i cervelloni Michelin sono intervenuti anche su ogni altro ambito. Confermata la soluzione bimescola davanti e dietro, viene ora fatto uso degli ultimi polimeri ed elastomeri elaborati dalla ricerca chimica, per assicurare grip e un ampio range di temperatura di utilizzo; in più, al posteriore la mescola più morbida poggia su quella più dura che affiora al centro - un'altra soluzione per ottimizzare la rigidità.

Per quanto riguarda il battistrada, è impossibile non notare il design in puro stile gomma da pista. Il rapporto vuoti/pieni complessivo è di appena il 6,5%, con il dato che cresce fino a circa il doppio solo nella fascia tra i 20 e i 30° d'inclinazione, ovvero là dove ci si spinge normalmente nella guida sul bagnato - e dove gli intagli diventano più utili. Completano il quadro i profili rivisti, in particolar modo quello interno dell'anteriore, che ha lo scopo di ottimizzare lo spessore della mescola per migliorare agilità e feeling dell'avantreno.

Il risultato è una gomma che nel listino Michelin ne va a rimpiazzare due: le nuove Power RS, infatti, sostituiscono sia le Pilot Power 3, sia le Power SuperSport Evo, teoricamente senza sacrificare né la versatilità stradale delle prime, né la sportività delle seconde. Anzi, migliorando entrambe.

Il confronto

Bene, concluse le spiegazioni tecniche è il momento di passare all'azione. Il Qatar è avvolto dalla luce arancione del tramonto quando salto in sella a una BMW S1000RR equipaggiata con un treno di Pilot Power 3: il piano è di fare due giri con le vecchie gomme, rientrare ai box e saltare su una moto identica per tre giri con le nuove Power RS, in modo da avere un termine di

**“NELLE FRENATE
SUL BAGNATO LE POWER
RS SI COMPORTANO COME
DELLE VALIDE GOMME
STRADALI.”**





Creature della notte...

paragone immediato.

Non avendo mai girato a Losail, mi attacco all'apripista e cerco di copiarne le linee, e quando al secondo giro quello alza il ritmo gli vado gli dietro. Appena comincio a darci dentro col gas e a insistere con le staccate, però, le caratteristiche spiccatamente stradali delle Pilot Power 3 hanno il sopravvento. La spia del traction control della BMW lampeggia quasi a ogni uscita di curva e l'anteriore restituisce un feeling un po' gelatinoso - nelle curve più veloci sembra quasi che qualcuno abbia deliberatamente aperto i registri dell'idraulica della S1000RR.

Pitlane: mollo la BMW con le Pilot, monto su quella con le Power RS e riparto in una manciata di secondi. Basta la prima curva, con ancora le gomme fredde, per notare la differenza: il set-up delle moto, ci hanno assicurato, è identico, eppure la sensazione di idraulica sfrenata e avantreno morbido è sparita. L'apripista alza il ritmo subito. Mi fido e lo seguo, ma nonostante sia chiaro che stiamo andando parecchio più forte di prima, mi sento più sicuro e più lontano dai limiti delle gomme. La spia del TC si accende solo per pochi istanti in un paio di curve, e la stabilità in ingresso di curva sembra molto superiore. La differenza è così palese che quando

rientro ai box vado dritto da un tecnico Michelin e mi faccio giurare sulla testa del Bibendum che le pressioni di gonfiaggio siano le stesse. Prima se la ride, poi con un pittoresco accento francese mi risponde soddisfatto: "Scertò, sono 2,1bar davanti e 1,9 dietro a freddò." Mi sembra sincero.

A onor del vero, bisogna dire che se il termine di paragone fossero state le Power SuperSport Evo, la differenza sarebbe stata sicuramente meno eclatante. Il punto però, è che pur con questo livello di competenza sull'asciutto, le Power RS promettono sulla carta prestazioni sul bagnato persino migliori rispetto alle Pilot 3 e un chilometraggio del 25% superiore rispetto alla migliore concorrenza.

A tutto gas

La serata di Losail prosegue con una prova delle Power RS anche nelle misure dedicate alle piccole 300cc (che hanno mescole specifiche, più orientate alla versatilità di utilizzo che alle pure prestazioni) su una riproduzione in scala del tracciato ricavata nel paddock e con un test di frenata sul bagnato - dove

in effetti le Michelin si comportano come delle valide stradali. Dopodiché ci prepariamo a fare sul serio, con tre turni da venti minuti sulle migliori SBK replica attualmente in circolazione.

Decido di rompere gli indugi con un'R1. Com'è giusto che sia per delle gomme stradali, basta poco più di mezzo giro perché entrino in temperatura e mi consentano di concentrarmi sul pennellare le traiettorie ginocchio a terra. Dopodiché inizio a tirare con sempre maggiore convinzione man mano che i giri passano, senza che l'anteriore accenni a mandarmi segnali di sofferenza. La Power RS là davanti continua a rimanere stabile



Fa sempre amicizia con tutti...

Le Power RS vanno molto d'accordo con l'R1



e precisa, senza sporcare il feeling dell'ottima ciclistica Yamaha anche quando insisto coi freni fin dentro le curve.

Nel turno successivo entro con una RSV4 RF 2016, ritrovando le stesse sensazioni, in questo caso ulteriormente esaltate dalla raffinatissima ciclistica Aprilia. Ovviamente non sto tirando come farei con un treno di gomme in mescola da pista, ma il livello di fiducia dato dalle Power RS è tale da lasciarmi libero di godermi la guida senza patemi e addirittura provare a fare lo scemo col gomito a terra in un paio di curve. Decisamente notevole per delle gomme stradali.

Nell'ultimo turno della serata, su una Panigale 1299S, mi concentro

“IL LIVELLO DI FIDUCIA DELLE POWER RS È TALE DA LASCIARMI GODERE LA GUIDA IN PISTA SENZA PATEMI.”

sull'aderenza al posteriore. Su R1 e RSV4 mi era sembrato quantomeno al livello della migliore concorrenza – Bridgestone S21, Pirelli Diablo Rosso III e Continental SportAttack 3 – se non addirittura superiore, sia per la quantità di grip, sia per la progressività nel comunicare l'avvicinarsi dei limiti. Yamaha

e Aprilia però hanno motori con erogazioni molto dolci, che in un certo senso facilitano il lavoro del pneumatico posteriore. Cosa che non si può invece dire del bicilindrico Ducati, che con le sue badilate di coppia ai medi rappresenta un brutto cliente per qualsiasi gomma.

In effetti, col passare dei giri inizio a notare qualche difficoltà in più nello scaricare a terra la potenza, con interventi più frequenti e decisi del TC della 1299. Va anche detto che non si verificano improvvise perdite di aderenza – un paio di volte sento la gomma scivolare, ma avviene

sempre in controllo, con l'elettronica della Ducati che non fatica a riportare il tutto entro i ranghi. E bisogna considerare che la povera Power RS là dietro sta ormai gestendo l'esplosività del bicilindrico di Borgo Panigale da quasi un'ora filata: credo che un fisiologico calo di prestazioni glielo si possa perdonare.

Quindi, come sono?

Vado subito al punto. A differenza di quanto afferma Michelin, non credo che queste nuove Power RS siano davvero rivoluzionarie quanto lo sono state le prime gomme radiali per moto. Ma a parte questa veniale esagerazione da ufficio marketing, non c'è dubbio che siano delle ottime gomme, valide sotto ogni aspetto e assolutamente in grado di lottare con le migliori concorrenti per il primato nella dura lotta dei pneumatici sportivi stradali.

In pista le Power RS si sono rivelate assolutamente all'altezza delle prestazioni delle 1000 moderne, gestendone sapientemente le enormi potenze e assecondandone le capacità ciclistiche. E pur non avendole guidate per strada, sarei pronto a scommettere che lontano dai cordoli i pregi di queste Michelin verrebbero ulteriormente esaltati. In definitiva, se avete una moto sportiva di qualunque cilindrata, con o senza carene, e guidate prevalentemente su strada (con qualche uscita in pista senza troppe pretese in termini di tempi sul giro), le Michelin Power RS hanno tutte le carte in regola per fare al caso vostro. **SB**

Sopravvissute pure alla 1299 – cosa non da poco...



BRIDGESTONE



Champions Challenge

CIV CAMPIONATO ITALIANO VELOCITÀ

BATTLAX
ideal comme



CALENDARIO 2017

1°/2° ROUND:	07/05/2017	Misano World Circuit "Marco Simoncelli"
3° ROUND:	25/06/2017	Autodromo Internazionale del Mugello
4° ROUND:	23/07/2017	Misano World Circuit "Marco Simoncelli"
5° ROUND:	27/08/2017	Autodromo Internazionale del Mugello
6° ROUND:	17/09/2017	Autodromo Vallelunga "Piero Taruffi"
7° ROUND:	15/10/2017	Autodromo Internazionale del Mugello



BRIDGESTONE CHAMPIONS CHALLENGE / ROUND 1 - 2, MISANO WORLD CIRCUIT MARCO SIMONCELLI

Sul **Circuito Marco Simoncelli di Misano Adriatico** si alza finalmente il sipario sul Campionato monogomma Bridgestone. Gare molto combattute e ricche di colpi di scena, come d'abitudine per il nostro Challenge, con gara 1 il sabato e gara 2 la domenica. Nella **classe 600** mattatore assoluto del weekend, **Luciano Leotta** del Kawasaki Team Green Speed, che già nell'unico turno di qualifica ufficiale aveva conquistato la pole position con il crono di 1'44.524, anche in gara si conferma l'uomo da battere tagliando per primo il traguardo in gara 1 sotto la pioggia davanti a Marco Ferroni su Kawasaki e Alessandro Moncigoli su Honda, confermandosi poi la domenica con un'altra gara magistrale battendo ancora un tenace Moncigoli e il giovanissimo Facco.

Nella **categoria 1000cc**, Andrea Poggi è il poleman con un tempo di 1'41.247; in gara, l'uomo della pioggia è **Dario Alberti** (Ducati Dna), primo a passare sotto la bandiera a scacchi precedendo lo stesso Poggi (Bmw) a cui va il giro veloce in gara (anche sul bagnato) con 1'58.599. Sul terzo gradino del podio Giampiero Manzi su Bmw. In gara 2 è **Alessio Terziani** a dettare legge e per ben nove giri resta al comando indisturbato. Al giovane talento su Yamaha R1 va anche il best lap in gara, con un ottimo 1'40.538, per lui un buon esordio al Bridgestone Champions Challenge. Sul secondo gradino del podio un ritrovato Sebastiano Nuccio Zerbo (BMW) al rientro alle gare Italiane. In terza piazza un'altra BMW, quella di Cosimo Di Viccaro, sempre protagonista, veloce, combattivo.

Per entrambe le classi una doppia gara che ha animato ed entusiasmato anche le classifiche delle categorie Platinum, Gold e Silver. Una formula che piace e crea ulteriore interesse, bagarre e incertezza sino alla bandiera a scacchi.

Seguiteci su trofeobridgestone.it e sui nostri social per le classifiche ufficiali assolute e di categoria!

ideal comme

ADRIATICA CHIUSURE
Soluzioni Logistiche
Made in Italy
www.adriaticachiusure.it
Tel. 0733.616879



CEPI T.A.A.S.
ANTINCENDIO E SICUREZZA
www.cepi-taas.it - www.cepi-taas.com

COMIS
consorzio materiali - ingegneri - collaboratori
progettazione - direzione lavori
www.comisgroup.it
Tel. 0721.414158



ETALDESI

pakelo
LUBRICANTS

SILVER Fitness
Centro di Talenti - Via Franco Sacchetti, 10 - Roma
Centro di Porto Portofino - Lungomare Portofino, 104 - Roma
Centro di Capri Portofino - Via S. De' Medici, 104 - Roma
Centro di Pinerolo Sacchetti - Via Giuseppe Mazzini, 5 - Roma

RESETT
Lubrificazione e Manutenzione
www.resett.it - Tel. 0755.79551

TRACTION CONTROL **AMICO o NEMICO?**

Il traction control, questo sconosciuto. Come funziona? Quanto funziona? Quando serve? E soprattutto, è vero che rende accessibili le superpotenze a qualsiasi scemo? Vi spieghiamo tutto quello che dovrete sapere su una delle più grandi innovazioni del motociclismo moderno

Testo: Neil Charlton Foto: K. Edge, Michelin, BMW, Archivio SBI

Niente traction sulla Yamaha R1 2006, e tante strisce scure. Non solo sull'asfalto...



James Toseland è stato l'ultimo campione SBK a vincere senza il traction control



C'è stata un'innovazione motociclistica negli ultimi anni che ha diviso gli animi come il traction control? Probabilmente no, e il paradosso è che quando si parla di TC, spesso è chi non ce l'ha che prende in giro chi ce l'ha. *"Facile con gli aiutini..."*, *"Non hai il coraggio di dare gas da solo..."*, *"Così son capaci tutti..."*, e via dicendo.

La realtà è che si tratta di una vera rivoluzione per il mondo delle moto, e in quanto tale è difficile da comprendere per chi non l'abbia mai usato – ma di solito chi lo prova si converte immediatamente. Comunque, per meglio capire la questione è necessario analizzare il TC in ogni sua sfaccettatura. Che cos'è, come funziona e da dove viene.

Traction semplice

I sistemi di controllo di trazione si occupano di ridurre la potenza trasmessa alla ruota posteriore nel momento in cui, tramite una serie di sensori, percepiscono che la gomma ha iniziato a perdere grip. I sistemi stradali più basilari usano i sensori dell'ABS per rilevare la differenza di rotazione tra le due ruote: se sentono che la posteriore gira più velocemente dell'anteriore, la centralina può decidere di inviare il comando di ritardare o tagliare l'accensione (e/o l'alimentazione), e da lì il comando viene trasmesso ed eseguito in pochissime frazioni di secondo – sulle moto con ride-by-wire è possibile far chiudere le farfalle quasi istantaneamente.

Oggi, in ogni caso, anche i TC più semplici impiegano altri sensori

(oltre alle ruote foniche dell'ABS) per lavorare più efficacemente tramite dei calcoli "presuntivi". Ad esempio, la centralina può ricevere informazioni sulla posizione dell'acceleratore e sul regime del motore. Combinandole col dato della marcia inserita potrebbero essere già sufficienti a un sistema molto basilare anche per calcolare se la moto sta impennando o meno. Addirittura, pure nell'improbabile caso di perdita di aderenza e impennata simultanea, il traction potrebbe fare affidamento su parametri preimpostati o sui probabili valori di trazione delle gomme, oltre all'inerzia della moto e all'inerzia angolare della ruota posteriore. Il traction farà ipotesi su quanto rapidamente la ruota posteriore potrebbe accelerare mantenendo trazione, e capirà quindi cosa stia realmente succedendo (e se è il caso di intervenire).

I sistemi dinamici, più sofisticati, portano il concetto al livello successivo. Pur continuando a sfruttare i sensori dell'ABS e a confrontare le velocità delle ruote anteriore e posteriore, usano una serie di altri sensori per misurare più accuratamente quello che fanno motore e ruote, limitando al minimo i calcoli "presuntivi" che abbiamo visto poco fa.

Il balzo tecnologico più significativo è avvenuto con l'introduzione delle piattaforme inerziali, (Inertial Measurement Unit), ovvero

delle versioni più raffinate degli accelerometri che abbiamo nei nostri smartphone (e che servono, ad esempio, a fargli capire se li stiamo usando in verticale o in orizzontale). In breve, le IMU misurano continuamente e con la massima precisione l'assetto globale della moto, consentendo al TC di conoscere dati come l'accelerazione o la decelerazione, se si sta andando in salita o discesa, quanto sia accidentata la strada, quanto si sta piegando e addirittura la forza centrifuga generata. Una

“LE RACE REPLICA DI ULTIMA GENERAZIONE USANO PACCHETTI ELETTRONICI DAVVERO VICINI A QUELLI DELLE MIGLIORI MOTO DA GARA.”

volta analizzati e processati dalla centralina, questi dati le consentono di gestire con la massima precisione il funzionamento del motore, adattando la coppia erogata esattamente in funzione della quantità di grip disponibile.

Allarme anti-intrusione

La principale lamentela contro i TC delle prime generazioni (e anche alcuni sistemi moderni meno sofisticati), riguarda l'intrusività con cui bloccano anche i minimi ➤

“I TC PIÙ RAFFINATI NON VI AIUTANO SOLO A ESSERE PIÙ VELOCI, MA ANCHE A GODERVI MAGGIORMENTE IL PIACERE DELLA GUIDA.”

Qui non è questione di traction o meno, ma di talento...



accenni di perdita di aderenza, togliendo immediatamente potenza al motore e, di conseguenza, facendo andare la moto più piano. Solitamente questi TC si caratterizzano per il fatto di lavorare solo in maniera "reattiva" o "passiva". Ovvero sono capaci di ridurre o arrestare una derapata solo una volta che questa si è innescata. Un sistema passivo di questo tipo, quando ben calibrato, normalmente viene percepito positivamente dagli utenti stradali, perché fa sentire abbastanza chiaramente la propria presenza: in caso di necessità, la potenza viene tagliata senza troppi riguardi. Al contrario, non piace molto ai piloti, che si sentono un po' limitati dall'eccessiva intrusività del sistema.

Il fatto è che dovendo intervenire in maniera reattiva, questi tipi di TC devono tenersi un buon margine di sicurezza nella quantità di pattinamento ritenuta accettabile. I sistemi passivi devono "tagliare" presto, altrimenti la forte riduzione di potenza necessaria a riprendere trazione toglierebbe stabilità alla moto e potrebbe creare problemi. Un po' come nel caso dell'ABS, i primi

traction, meno sofisticati, erano pensati per la sicurezza, non per le prestazioni. A tal proposito, fermiamoci un attimo: prima di procedere è il momento di fare un piccolo ripasso di storia.

Dagli albori a oggi

Quattro anni dopo il debutto dell'ABS su una moto stradale BMW, Honda aveva fatto il gesto dell'ombrello alla K100 con la ST1100 Pan-European ABS-TCS, dotata di antibloccaggio e, udite udite, controllo di trazione. In realtà è improbabile che molti possessori della ST1100 sfruttassero granché il sistema TCS, o che addirittura fossero in grado di innescarlo sull'asciutto. Spinta da soli 100cv, la ST pesava quasi tre quintali e non era esattamente propensa alle derapate. Diciamo che era un sistema nato come strumento di sicurezza. O quantomeno come conforto psicologico, per l'idea della sua presenza...

I motociclisti sportivi hanno dovuto aspettare che Kawasaki facesse il primo, esitante passo nel mondo del TC con il KIMS (Kawasaki Ignition Management System), che debuttò in sordina sulla ZX-10R del 2008. Il concetto era giusto: pare

utilizzasse la fasatura dell'accensione per controllare "picchi improvvisi" nei regimi motore. Ma oggi nessuno si azzarderebbe a farlo passare per un vero controllo di trazione, e infatti anche Kawasaki insistette nel sottolineare le limitazioni del sistema (e non lo pubblicizzò più di tanto).

Poco dopo Ducati presentò l'esclusivissima 1098R, dotata di un sistema TC che tagliava l'alimentazione (in maniera piuttosto grezza, a dire il vero). Alla fine funzionava, ma si trattava di un modello a tiratura limitata che costava un occhio della testa – non esattamente alla portata di tutti. Viene quindi da dire che fu BMW a fare il grande salto, a fine 2009, irrompendo in pompa magna nel mondo delle sportive con la rivoluzionaria S1000RR, dotata di Race ABS e Dynamic TCS. La RR apriva nuovi scenari per il mondo del motociclismo – era la prima moto di grande produzione equipaggiata con un pacchetto di aiuti elettronici efficaci e configurabili a seconda delle esigenze degli utenti. In questo modo si potevano tenere al sicuro i meno esperti (alzando il livello di intervento) senza scontentare i piloti (che potevano ridurre al minimo



Due delle moto più importanti
nella storia del TC stradali

IMU

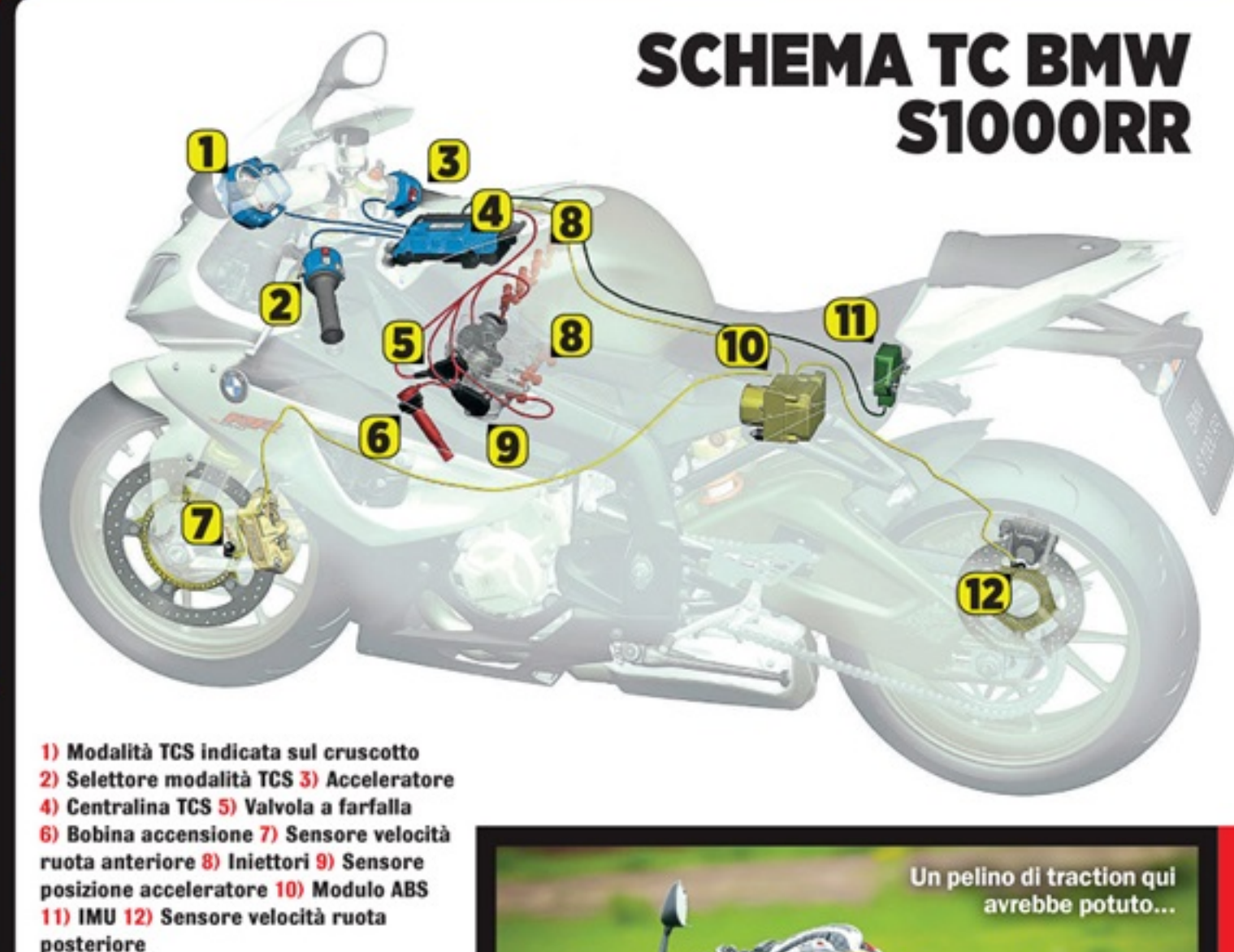
No, non stiamo parlando dell'odiatissima tassa sulla casa di qualche anno fa. L'**Inertial Measurement Unit**, o piattaforma inerziale, è un sensore elettronico studiato per misurare l'accelerazione e la posizione rotazionale della moto. Le IMU sono arrivate sul mercato nascoste da qualche parte dentro l'Aprilia RSV4 APRC del 2011. Il colosso delle lavatrici Bosch è il leader di mercato nel settore automotive. La loro Bosch MM5.10 a cinque assi misura l'angolo di rollio, quello d'imbardata, l'accelerazione longitudinale, quella trasversale e quella verticale della moto. Per misurare l'accelerazione usa degli, ehm, accelerometri (più o meno come quelli presenti negli smartphone), per la rotazione dei piccoli giroscopi. L'angolo di piega e quello di beccheggio devono essere calcolati da un'apposita CPU, tramite una serie di algoritmi. La Yamaha R1M, invece, sfrutta una IMU a sei assi, che misura direttamente anche l'angolo di piega e beccheggio. Curiosamente, non si tratta di chissà quale meraviglia, perché alcuni fra smartphone, telecamere e orologi hanno IMU con fino a nove assi...

l'elettronica o escluderla del tutto).

Successivamente i sistemi si sono sempre più evoluti, aggiungendo altri sensori per rendere sempre più preciso (e configurabile) l'intervento del TC, fino all'introduzione dell'IMU, apparsa per la prima volta sull'Aprilia RSV4 APRC del 2011. È stata l'ultima grande innovazione nel campo dei traction control, che da lì in poi si sono ulteriormente affinati, senza però cambiare radicalmente nelle logiche di funzionamento.

E nelle corse?

Molti team del motomondiale avevano cominciato a giocare con il traction sulle loro 500GP fin dal 1990, ma con risultati non proprio eccezionali, a giudicare dalla quantità di high side che continuavano a vedersi nelle gare. La vera genesi degli attuali TC risale quindi a circa 15 anni fa, con la nascita delle MotoGP da 990cc. L'erogazione dei nuovi motori a 4T era molto più dolce rispetto a quella dei vecchi 2T, ma c'erano anche un sacco di cavalli in più, e gli ingegneri dei team capirono abbastanza in fretta che il modo migliore per sfruttare tutta quella potenza non era



certo mettersi di traverso facendo fumare il posteriore all'uscita da ogni curva. Bisognava trovare un modo per mettere a terra più cavalli possibile senza far derapare la gomma – et voilà, ecco a voi il controllo di trazione.

Come funzionassero questi sistemi era avvolto dal segreto. Diciamo "era" perché nel 2016 la GP Commission ha imposto a tutti la centralina unica Magneti Marelli, rendendo il 2015 l'anno in cui si sono visti i traction più sofisticati della storia. Non è quindi strano che siano proprio questi sistemi ufficiali del 2015 (compresi quelli usati nel Mondiale SBK) quelli su cui i costruttori hanno basato le elettroniche delle loro ultime sportive. E per una volta vi ►►



possiamo assicurare che non si tratta di frottole del marketing: le race replica di ultima generazione usano pacchetti elettronici davvero vicini a quelli delle migliori moto da gara.

Prendete la YZF-R1M, ad esempio. Due anni fa Yamaha l'aveva presentata come la cosa più vicina a una MotoGP che si potesse comprare. Il pacchetto elettronico, a quanto pare, vanta 20 funzioni su 21 identiche a quelle della M1 di Rossi del 2015, e non ha solo il traction control, ma anche un controllo della derapata (SCS) - il pacchetto Aprilia APRC ha un sistema simile ma integrato nel traction, non separato. Invece di modulare l'erogazione della potenza in base allo slittamento della gomma posteriore, l'SCS, grazie alla IMU a sei assi, controlla l'angolo di spostamento laterale di tutta la moto. È un sistema studiato per permettere al pilota di mantenere la derapata in uscita di curva, sfruttando quindi il massimo della potenza gestibile dal grip della gomma, e si tratta di qualcosa effettivamente più avanzato del sistema "unico" attualmente usato in MotoGP.

A questo punto, possiamo ricollegarci a una delle domande fondamentali quando si parla di TC: serve davvero tutta questa elettronica? Non prendiamoci in giro: se è vero che per gente come Rossi o Marquez i benefici del TC rappresentano solo un piccolissimo aiuto, che si va ad aggiungere alle capacità di guida a livello soprannaturale di tutti i top rider del mondiale, per la maggior parte di noi comuni mortali un buon TC significherebbe sempre e comunque poter accelerare più forte e in maggior sicurezza all'uscita dalle curve. Anche i sistemi meno sofisticati sono in grado di gestire la trazione meglio di quanto sappiano fare molti motociclisti "normali". In parte perché quei sistemi

La SRAD non aveva traction, e quella striscia nera lì dietro non è buon segno...



non devono dividere la loro attenzione fra il grip al retrotreno, il ginocchio a terra, la traiettoria o la tenuta dell'anteriore come invece fa chi sta in sella. Ma anche perché ritardare o tagliare l'accensione o l'alimentazione è un metodo molto più rapido, reattivo e controllato per ridurre la potenza, che non chiudere il gas. Per lavorare in sicurezza un traction deve intercettare una derapata prima che si accentui a tal punto che, al recupero della trazione, la moto vi spari in high-side. E come sa bene chiunque abbia mai provato

una derapata di quelle grosse su una moto ben piegata, il tempo che passa da quando chiudete il gas a quando il retrotreno torna in linea - se lo fa - può sembrare un'eternità...

Sistemi dinamici

Ok è il momento di tornare alla questione tecnica. All'inizio abbiamo parlato dei limiti dei sistemi di traction control "passivi", e abbiamo detto che quelli più moderni, basati sulla presenza di una IMU, funzionano invece in maniera dinamica. Ma cosa fanno, nello specifico?

Partiamo da un presupposto: una gomma ha solo un determinato ammontare di grip da offrire quando è piegata in curva. E questa quantità di grip si riduce via via che aumenta l'angolo di piega. Dunque, a meno che un TC non sia in grado di sapere quanto è piegata la moto e/o calcolare in qualche modo quanto si riduce

il grip, dovrà lavorare sul caso peggiore, finendo potenzialmente per intervenire troppo presto, o facendolo in maniera grezza e invadente nel momento in cui la derapata è iniziata. Un sistema più sofisticato, invece, capace di modellizzare il grip disponibile sulla base dell'angolo di piega, delle forze in gioco, e di tutta una serie di parametri accuratamente relazionati tra loro, può davvero gestire la trazione in modo proattivo. Invece di reagire sempre alla stessa maniera nel momento in cui il posteriore supera un certo livello di scivolamento, il traction dinamico può valutare la

E I TC AFTERMARKET?

L'antipattinamento Bazzaz ZFITC (www.bazzaz.it) è stato il primo traction aftermarket, ed è sul mercato ormai da diversi anni. Simile al KIMS della vecchia ZX-10R, la centralina Bazzaz ZFITC controlla il regime del motore e taglia l'accensione se vede i giri salire troppo rapidamente. È un sistema po' basilico rispetto al DTCS dell'ultima ZX-10R, e ha senso in funzione della

performance più che della sicurezza, ma è completamente regolabile tramite software e PC, anche se per tirarne fuori il meglio servono un po' di tempo ed esperienza.

Se volete qualcosa più "plug & play", ma allo stesso tempo più avanzato e raffinato, potreste orientarvi sul Power Slide Control della IRC Components (www.irccomponents.it), che costa relativamente poco (intorno agli 800 euro per la versione Pro) e viene usato con successo su molte sportive di qualche anno fa che di serie non montavano il TC. Prevede il montaggio di alcuni sensori sulla moto e permette regolazioni molto veloci, tramite due pulsanti presenti sull'unità di controllo. È anche possibile aggiungere un sistema anti impennata.

Per i più ricchi, infine, Motec e Magneti Marelli possono vendervi un sistema di controllo

trazione da MotoGP o SBK. Ma per quella cifra potreste comprarvi una Yamaha R1M, già dotata di un pacchetto elettronico di livello top. Forse il gioco non vale la candela...



AFAM PASSO 520: race transmission.



Passo Racing piu' scorrevole e leggero (fino a 1,6 kg. di risparmio rispetto alla trasmissione standard), con prestazioni in accelerazione notevolmente migliorate. Catena ad alta resistenza, pignone alleggerito e corona in ergal trattata termicamente ed anodizzata dura.



Catene, Corone, Pignoni.



AdverTime-MI



Distribuito da:

motorquality
TECHNOLOGY FOR SPORT

motoitalia@motorquality.it
www.motorquality.com



TRUE ORIGINALS



Krzysztof Kociolek, Development Manager, TRW Moto

Krzysztof adora salire in sella alla sua moto e partire all'avventura. Viaggiare sulla strada gli trasmette una sensazione di libertà, oltre ad offrirgli l'occasione per incontrare altri motociclisti come lui e parlare di moto. Ecco perché è in grado di capire realmente le esigenze dei motociclisti di oggi.

Ed ecco perché produciamo componenti sui quali fanno affidamento motociclisti di tutto il mondo. I nostri ricambi moto sono ottimizzati per garantire sicurezza e prestazioni ai massimi livelli, utilizzando i materiali migliori e, ove possibile, fornendo un certificato di conformità che assicura una totale tranquillità.

Per prestazioni veramente superiori, affidati ai True Originals.

Guarda la storia di Krzysztof su www.trwaftermarket.com/it/moto

Lucas

www.trwaftermarket.com/it/moto

Facendo parte di ZF Aftermarket, ogni ricambio TRW è realizzato per soddisfare le esigenze più elevate, proprio come il personale dedicato presente in tutto il mondo. E grazie a una rete globale di esperti dell'aftermarket, i prodotti TRW definiscono gli standard in materia di sicurezza e qualità.

TRW



Alla fine anche Honda si è rassegnata all'idea che il TC potesse servire sulla Fireblade...

situazione, interpretando il comando del pilota e dosando la potenza (invece che tagliarla sempre in maniera prefissata) sulla base di quanto sa che la gomma posteriore può ancora gestire. Sono questi i TC più sofisticati e gratificanti nella guida in pista. Si fanno sentire poco, lavorano sottotraccia e, dettaglio fondamentale, aumentano la vostra sensazione di controllo, aiutandovi non solo a essere più veloci, ma anche a godervi maggiormente il piacere della guida. Tutte le SBK Replica attualmente in commercio usano sistemi di questo tipo. Anche Honda si è arresa. L'ultimo bastione delle prestazioni "gestibili", la venerabile Fireblade, nel 2017 ha ammesso l'utilità del traction control. E se lo hanno ammesso loro...

E la sicurezza?

L'evoluzione del traction control, in ogni caso, non ha mai perso di vista la sua funzione primaria: la tutela della sicurezza. A meno che non siate in gara, o facciate stunt o stiate appositamente cercando di farvi male, l'intervento del controllo di trazione difficilmente vi infastidirà.

Lasciate che vi racconti un aneddoto. Qualche tempo fa dovevo andare a ritirare un'esemplare dell'ultima Triumph Speed Triple da usare per un test sul giornale. L'avevo appena presa dal concessionario, la moto era stata presentata da poco e sinceramente non mi ero ancora documentato sulle sue nuove caratteristiche... Beh, mi sono reso conto della presenza del TC quando ho spalancato il gas su una striscia bianca umida all'immissione in autostrada. Il TC della Speed, che non ha l'IMU, potrà essere meno raffinato di quello di un'R1M, ma con ogni probabilità mi ha salvato da

un danno costoso e una gran figuraccia, tagliando la potenza del motore e permettendo alla gomma posteriore di riprendersi dalla furiosa derapata che avevo involontariamente innescato sulla striscia umida. Questa storia serve a sottolineare l'importanza di questi sistemi per quanto riguarda la sicurezza – non ricordavo che l'ultima Speed Triple avesse il traction control, e non era nemmeno fondamentale che lo sapessi. Ciò che conta è che è entrato in azione proprio quando serviva.

“È UN MODO NUOVO DI GUIDARE, CHE RICHIEDE UN PERCORSO DI APPRENDIMENTO.”

Girando la questione, cos'è successo dopo nel mio cervello? Ho cambiato stile di guida? Ho iniziato a ribaltare il gas come uno scemo, sapendo di poter contare sul traction della Speed per evitare di cadere – più o meno come mi affido ai navigatori satellitari per orientarmi su strade sconosciute? In altri termini, questi sistemi ci fanno disimparare quelle abilità vitali che ci servono per guidare e gustarci le moto? No, tranquilli. Nel mio caso, l'improvvisa scoperta della presenza del TCS non ha tolto nulla al mio piacere nel guidare la Triumph. Semmai, mi ha fornito un conforto psicologico, con la

consapevolezza della presenza di un aiuto invisibile che avrebbe potuto togliermi dai guai in caso di necessità. Il che, alla fine, non ha fatto altro che farmi stare più sereno, migliorando ulteriormente la mia esperienza di guida sulla Speed.

Di nuovo a scuola

Allora? Cosa vogliamo dire delle ultime supersportive con controlli di trazione dinamici di derivazione agonistica? Sarebbero davvero così ingestibili senza tutte le loro diavolerie elettroniche? Sarebbero come gli aerei da caccia, che non riuscirebbero nemmeno a stare in aria senza tutte le loro centraline? È lecito dare per scontato che per tirare fuori il meglio da queste moto ci sia bisogno della loro elettronica. Che l'elettronica però vi aiuti a tirare fuori il meglio da voi stessi è un altro discorso. È una scelta personale, e il fatto è che comunque l'intervento degli aiuti elettronici si può regolare, ed è possibile cadere o farsi sparare in high-side anche con il traction control acceso.

Quindi è un modo nuovo di guidare, che richiede un percorso di apprendimento da aggiungere a quello che avete compiuto quando avete imparato ad andare forte. Se però per voi è importante avere il controllo totale della moto e sentire il grip al posteriore, la maggior parte di questi sistemi è semplicemente disattivabile. Ma non crediamo lo farete, vero? **SB**



Avere il traction control aiuta sicuramente ad andare più forte, ma non è solo quello...

100% RACING

Dischi Brembo SuperSport e T-Drive:

Brembo produce i migliori dischi al mondo che vengono utilizzati dai più prestigiosi Team del MotoMondiale e della SBK. Nella versione T-Drive e SuperSport (Campioni del Mondo WSS 2011 e 2012) sono disponibili per un'ampia gamma di moto e per quegli utenti che intendono coniugare prestazioni e mito.



Distribuito da:

motorquality
TECHNOLOGY FOR SPORT

motoitalia@motorquality.it
www.motorquality.com

**PREFERIAMO LE MOTO,
PERCHÈ PER IL GOLF,
IL CALCIO ED IL TENNIS
BASTA UNA PALLA SOLA.**



MTECH®

Le tute MTECH® sono realizzate solo con i migliori pellami italiani. Scopri di più sui nostri prodotti visitando il nostro sito. www.mtech-racing.com

CLASSE vs IGNORANZA

Simili per prezzo e cavalleria, Ducati Monster 797 e Husqvarna 701 Supermoto sono due interpretazioni molto diverse del tema delle medie cilindrata. Classe e versatilità desmodromica contro minimalismo e ignoranza monocilindrica – quale delle due può essere una vera alternativa alle classiche naked?

Testo: Lore Foto: Cristina Pertile



L'idea di questo test è nata quasi per caso durante una pausa caffè. Husqvarna e Ducati ci avevano appena mandato le loro ultime creazioni, la Monster 797 e la 701 Supermoto 2017, con cui avremmo dovuto effettuare delle prove singole. Proprio mentre riflettevamo su quanto fossero diverse tra loro queste due guizzanti roadster "alternative", però, uno di noi ha iniziato a snocciolare le rispettive schede tecniche, ed è lì che ci siamo accorti di un fatto insospettabile: le due moto erano in realtà accomunate da notevoli affinità.

Certo, da una parte abbiamo una naked fedele alla tradizione della famiglia Monster, spinta da un bicilindrico ad aria e impreziosita dal design e dal classico appeal che comporta l'aver il marchio Ducati sul serbatoio; dall'altra invece c'è una supermotard stradale "vera", equipaggiata col mono raffreddato a

liquido più evoluto sul mercato e impacchettata in una sguaiata livrea bianca, blu e giallo fluo. Però... Però entrambe sono basate su un telaio a traliccio, hanno una potenza dichiarata di circa 75cv, costano intorno ai 9.000 euro e, cosa più interessante, nascono come armi perfette per l'uso in città e per il massimo divertimento su qualsiasi percorso di misto stretto. Ok, rimangono moto che richiedono stili di guida differenti e promettono emozioni e feeling quasi agli antipodi, ma alla fine devono fare la stessa cosa – portare in giro i propri proprietari facendogli stampare in faccia un sorriso per la maggior parte del tempo. Ed è quello che conta.

Ed è anche quanto basta per giustificare un'ennesima scampagnata infrasettimanale in zona Val Trebbia passo del Penice. Con l'obiettivo di

capire quanto diversa possa essere un'esperienza di guida basata sulla stessa potenza e acquistabile per gli stessi soldi, abbiamo usato le nostre due moto nel Mondo Reale per una decina di giorni e ci siamo dati appuntamento su una bella strada da pieghe per lo scontro finale e il servizio fotografico. Tutto è andato secondo i piani, salvo il meteo che ci ha riservato un'insolita nebbia in stile "Silent Hill" proprio nella data stabilita per le foto. Come potrete vedere nelle prossime pagine, però, la cosa non ci ha minimamente impedito di portare a compimento il nostro scopo – e di impennare e piegare a sfinimento, già che eravamo in ballo. Ora basta chiacchiere però: è tempo di divertirsi. 🏍️

Belle moto, abbiamo risparmiato sui tester



Calme e silenziose sui loro bei cavalletti. Non durerà per molto...



HUSQVARNA 701 SUPERMOTO

L'Husqvarna 701 Supermoto è una presenza insolita su queste pagine, ma da quando l'abbiamo provata nella comparativa delle motardone stradali di qualche mese fa, ci sono rimaste fisse in testa le sue spettacolari capacità alla voce "teppismo insensato su due ruote", ed ecco perché non abbiamo voluto perdere l'occasione di riprovarla in versione 2017. Punta tutto sul fattore divertimento, con attitudini simili a una Supermotard di razza, ma declinate in una variante adatta all'uso sulle strade di tutti i giorni. In pratica è un'arma da monoruota da meno di 150kg, che oltretutto si è vista regalare ben 7cv extra (dai 67 di partenza) con la scusa dell'Euro 4, grazie a diversi affinamenti al suo già sofisticatissimo monocilindrico da 692,7cc.

Certo, è una moto un po' strana se siete abituati alle naked, e nel mio caso, risalire sulla 701 dopo aver utilizzato per due giorni filati la Monster 797 nel tragitto casa-ufficio, è un po' uno shock. Non è alta, è un grattacielo con la sua seduta a quasi 900mm da terra. Una volta

scalata fino all'ultimo piano, però, la sella stretta da vera Supermotard e un discreto abbassamento delle sospensioni permettono anche al sottoscritto di appoggiare le punte degli stivali a terra a mo' di ballerina di danza classica. Ma non voglio illudervi: ammetto che è uno spasso vedere Ronnie che impreca a ogni stop mentre zampetta coi piedi alla ricerca dell'asfalto, ma se siete dei neofiti assoluti e non superate il metro e settanta, con questa moto rischierete di cadere da fermi a ogni semaforo.

Anche il manubrio dritto e largo, la postura perfettamente eretta e la lunghissima sella quasi piatta creano qualche perplessità sulle prime, ma almeno non avete molto da distrarvi con la strumentazione – poco più di un tachimetro da bicicletta contornato dalle spie fondamentali – e alla fine, investendo una manciata di minuti per abituarvi alla posizione di guida, non è difficile fare amicizia con la 701 Supermoto e... iniziare a impennarla.

Sì, perché è inutile girarci attorno: questa Husqvarna è stata

deliberatamente costruita per sporcare la vostra fedina penale. La impennerete, poi la impennerete più a lungo e, quando vi sarete stufati di alzare l'anteriore, spegnerete l'ABS e vi metterete a fare stoppies come degli scemi. È inevitabile. Come dite? Non siete capaci? Imparerete in fretta, fidatevi.

Raffinatezza monocilindrica

Per un mezzo del genere le pratiche da hooligan sono indubbiamente un capitolo di grande importanza, ma vale la pena sottolineare come a favorirle siano le tante qualità della moto, a partire da un propulsore incredibilmente raffinato. Superata la cocente delusione per il rumore poco più che da caffettiera – maledette normative Euro 4... – ingranare la prima e lasciare la morbida frizione a comando idraulico vi farà giurare di avere a che fare con un bicilindrico parallelo: il motore Husky non sembra afflitto da nessuna delle tipiche idiosincrasie dei mono. Per cominciare è fluidissimo, vi permette di partire con un filo di gas e – non credo a quello che sto per scrivere

Cruscotto TFT a colori?
Nah, roba da fighetti...



L'hooligan del
misto stretto



Più le curve sono lente, più l'Husky si avvantaggia

RONNIE Seconda Opinione



Il cuore monocilindrico è la croce e delizia di questa 701. Croce perché l'Euro 4 ne ha strozzato talmente il ruggito da farlo sembrare un leone con le corde vocali annodate, e affinamento dopo affinamento, quella tipica brutalità che mi sarei aspettato da una supermotard risulta un po' stemperata. D'altra parte è anche una delizia perché la spinta è comunque quella che basta per combinare danni in qualsiasi tratto di misto stretto, peraltro con una linearità di erogazione che rende quasi naturale fiondarsi tra le curve facendo numeri da stunt. Ok, le sospensioni lunghissime richiedono un po' di adattamento (e qualche imprecazione ai semafori se siete bassi come me) ma la ciclistica è sana e comunicativa, senza le reazioni nervose tipiche delle motard, e alla fine fare gli stupidi con la 701 risulta facile e divertente. Ed è quello che conta per una moto così.

**“QUESTA HUSKY È STATA
DELIBERATAMENTE COSTRUITA
PER SPORCARE LA VOSTRA
FEDINA PENALE.”**

– vibra davvero poco, non sfigurando nemmeno nel confronto col V-Twin della Monster. Anzi, come vibrazioni su manubrio e pedane direi che è pure meglio.

Ma è comunque la regolarità dell'erogazione a sorprendere per un propulsore di questo tipo. I regimi davvero bassi, come per tutti i mono, vanno accuratamente evitati – state troppo sottocoppia e il motore protesterà scalciando con l'irruenza del suo pistone da 105mm – ma basta salire un po' per ottenere una spinta costante fino al picco di potenza massima, con un range di erogazione sfruttabile davvero ampio. Non essendoci un contagiri è impossibile

dirlo con precisione, ma la sensazione è che dai 3.000 agli 8.000 il motore della 701 vi metta sul piatto tutto quello che vi serve per divertirvi a cercare di staccare la Monster 797 su qualsiasi percorso di misto stretto, peraltro con una risposta al gas e una dolcezza nello scaricare a terra i cavalli che non vi metteranno mai in difficoltà. Per capirci, se è vero che l'Husky si lascia impennare praticamente a comando, è comunque difficile che vi faccia trovare con l'anteriore a mezz'aria per qualche eccesso di entusiasmo del vostro polso destro.

Devo ammettere che all'inizio tutta questa raffinatezza mi aveva lasciato un po' perplesso: a vederla ferma sul cavalletto la 701 sprizza grinta e carattere da ogni bullone, e dopo averla guidata qualche chilometro mi ero subito chiesto dove fosse finita la leggendaria maleducazione delle SM di una volta. Ma la realtà è che questa è una moto che nasce per vivere nel Mondo Reale, funzionando tutti i giorni e divorando curve stradali senza dover passare dal meccanico una volta alla settimana né richiedere capacità di guida da maestri della derapata. E dopo averci convissuto

una decina di giorni, credo di poter dire che sia meglio così.

Gamba fuori!

Tutto ciò non significa che possiate pretendere dalla 701 una versatilità da "moto normale". Il tasto dolente, in particolare, riguarda le strade dritte e veloci: se con la Monster 797 potreste soffrire la poca protezione aerodinamica come su qualsiasi altra naked, sull'Husky finirete per detestare qualsiasi rettilineo più lungo del vostro naso.

La 701 è sì molto più civilizzata di una motard vera, e con un po' di impegno è in grado di spingersi persino oltre i 200 indicati – velocità alla quale diviene discretamente instabile, col parafango anteriore che si trasforma in una vela – ma difficilmente supporterete di farci più di qualche decina di chilometri a velocità autostradali, visto che vi ritrovereste presi a schiaffi da tutta l'aria possibile e immaginabile da metà del busto in su, con lo svantaggio ulteriore di essere dritti come pali e con le braccia aperte. L'esatto opposto dell'efficienza aerodinamica e un limite da non sottovalutare se abitate lontano da un bel misto di montagna.

Al contrario, se vivete nel mezzo dell'Appennino o ai piedi delle Alpi... beh, preparatevi a spassarvela come folli ogni volta che tirerete l'Husky fuori dal garage. Come per la posizione in sella, anche ➡

Potete anche guidarla così. Ma vi perderete un po' di divertimento





Un cilindro che vale come due



La voce non è un granché

“PIÙ È STRETTA LA CURVA, PIÙ IL SENSO DI SODDISFAZIONE NEL BERSELA COME UN BICCHIER D'ACQUA AUMENTA.”

la dinamica di base richiede un minimo di adattamento rispetto a una classica naked, con l'enorme escursione delle sospensioni che si traduce in accentuati trasferimenti di carico sia in accelerazione, sia – soprattutto – in frenata. E se è vero che la 701 accetta anche la guida ginocchio a terra, personalmente, da ex motardista, mi sono trovato molto meglio a sbatterla ad angoli di piega assurdi sedendomi sull'esterno della sella e lanciando in avanti la gamba interna.

In ogni caso, una volta fatta la mano alle sue stranezze, grazie a rapporti decisamente più corti e 30kg in meno della Monster, l'Husqvarna vi permette una guida ben più aggressiva e animalesca – ecco che finalmente torna a farsi vedere l'ignoranza motard. In breve, più è stretta la curva, più il senso di soddisfazione nel bersela come un bicchier d'acqua aumenta, più la 701 si trova a suo agio. Quarta a cannone, staccata assassina (una sola pinza radiale e un solo disco da 320mm bastano e avanzano per meno di 160kg col pieno): l'avantreno precipita giù per la lunghissima forcella WP, mentre l'antisaltellamento gestisce a dovere l'eccesso di freno motore dopo due marce buttate giù senza tracce di buone maniere. Poi dentro in piega, divorando un tornantino come se non esistesse e fuori a cannone, preferibilmente con la ruota anteriore a un metro abbondante da terra. Non è il racconto di un episodio particolare, è la descrizione di come potete guidare la 701 Supermoto sempre, da fondovalle fino in cima al passo.

Al contrario, più aumenta il raggio delle curve, meno la 701 è nel suo ambiente, e più una naked tradizionale come la Monster 797 riprende senso e recupera terreno. Già prima di arrivare a velocità a tre cifre, la 701 perde un po' del suo aplomb in piega e manifesta qualche

morbido ondeggiamento sulle sue lunghe sospensioni. In realtà è tutto ancora perfettamente sotto controllo, ma se non avete un po' di esperienza con questo genere di reazioni potreste pensare di essere vicini al limite.

In fin dei conti, oltre alla scarsa versatilità insita nel genere di moto, l'unico altro difetto di questa Husqvarna è il cambio un po' duro. Il suo più grosso pregio, invece, pur con tutta l'educazione che possono averle dato, è di rimanere sempre e comunque un bel calcio nel sedere al bon ton motociclistico. ➔

HUSQVARNA 701 SUPERMOTO €9.920



MOTORE

Strettamente derivato dal propulsore LC4 delle 690 KTM, il monocilindrico a doppia candela da 692,7cc è attualmente il più avanzato del suo genere. Ad alimentarlo è un corpo farfallato Kehin da 50mm di diametro, governato da un comando del gas Ride by Wire e aiutato da un risonatore di aspirazione, concepito per migliorare il flusso d'aria in ingresso per una risposta più regolare alle aperture parziali del gas. Il raffreddamento è a liquido, mentre la distribuzione è a quattro valvole (da 42mm quelle di scarico e da 34mm quelle di aspirazione) con singolo albero a camme in testa. Cambio a sei marce e frizione APTC antisaltellamento completano il quadro meccanico.

CICLISTICA

Anche la ciclistica ha molto in comune con le KTM, a partire dal telaio a traliccio in tubi d'acciaio al cromo-molibdeno, al quale è abbinato un telaio posteriore autoportante in poliammide che integra il serbatoio da 13 litri. Le sospensioni sono WP completamente regolabili con una massiccia forcella USD da 48mm. Le piastre di sterzo ricavate dal pieno tramite lavorazione CNC e i cerchi a raggi tubeless sono finenze di serie. L'altezza della sella di 890mm è da motard vera, mentre un po' più abbondante è l'interasse di 1.480mm. L'impianto frenante anteriore conta su un disco singolo da 320mm, morso da una pinza Brembo. L'ABS, che può essere disattivato.

IN BREVE

- **Teppista nata**
- **Sospensioni WP regolabili**
- **ABS disinseribile**
- **Ride by Wire**
- **145kg a secco**
- **74cv**

PISTA

- **Arma da kartodromo**

STRADA

- **Lo stretto è il suo habitat**

TEPPISMO

- **Assistenza legale non inclusa**

PRINCIPIANTI

- **Abbastanza docile, ma altissima**

DESIDERABILITÀ

- **O la ami o la odi**

7
8
9
7
7

Il Verdetto 7,5/10

Frutto di una relazione clandestina tra una supermoto da mondiale e una docile entry level. Vi slogherete le mascelle dal ridere nel misto stretto, ma piangerete in autostrada.

- + **FATTORE DIVERTIMENTO, MOTORE**
- **ESTETICA NON PER TUTTI, COMFORT, SCARSA VERSATILITÀ**



Gira voce che si possa guidare anche con entrambe le ruote a terra. Ma nessuno ha confermato

100% RACING

Brembo Z04:
esattamente la stessa pastiglia
utilizzata in SuperBike
e nel Motomondiale.

Brembo Z04, "Factory Pad".



Distribuito da:

motorquality
TECHNOLOGY FOR SPORT

motoitalia@motorquality.it
www.motorquality.com



YAMAHA

XT 660 Z



Exan S.r.l.
Piazzale Giotto, 1 – Lissone, MB
Ph. +39 039 278 2799
Mail. info@exanexhaust.com



Seguici:
[exanexhaust](https://www.instagram.com/exanexhaust)



X-BLACK OVALE



CLASSIC



CARBON CAP



X-GP

www.exanexhaust.com

DUCATI MONSTER 797

S cendere dalla sella ad altezze siderali dell'Husqvarna e tornare su quella piuttosto bassa della 797 è come passare dallo sgabello del banco del bar alla poltrona più accogliente del locale – il senso di familiarità è immediato. A confronto con la 701, sulle prime la Ducati mi pare così comoda e accogliente da darmi l'impressione di una posizione più "normale" di quella allungata in avanti tipica delle Monster. Ma è solo il confronto con l'Husky a creare l'illusione: in realtà il manubrio della 797 rimane piuttosto largo, basso e avanzato.

In ogni caso, fare amicizia è molto più facile che con la 701. Invece di toccare con le punte, il mio metro e settantaquattro mi consente di mettere a terra tutta la pianta di entrambi i piedi, i comandi sono esattamente là dove dovrebbero essere e la strumentazione è in formato motociclistico (invece che ciclistico), a portata di sguardo e molto chiara, anche se mostra giusto le informazioni di base. Quantomeno c'è un gran bel contagiri.

Sportività Ducati

Anche per la 797 l'accompagnamento sonoro non è coinvolgente come da tradizione, visto che il bicilindrico ai bassi viene strozzato dallo scarico Euro 4, e la voce migliora solo dai medi in su. In compenso l'impressione di confidenza data dalla posizione di guida da naked e dalla dolcissima risposta al comando del gas, viene ulteriormente confermata da un set-up indubbiamente azzeccato per il tipo di moto: è abbastanza sostenuto da far intuire buone potenzialità nella guida sportiva, ma allo stesso tempo non ha problemi ad assorbire le sconnessioni e le irregolarità del fondo stradale. Tutto questo fa sì che la Ducati, rispetto alla 701, risulti molto più intuitiva fin da subito, con una piacevole sensazione di controllo e competenza non appena ci si imbatte in una curva.

Al contrario delle unità WP completamente regolabili dell'Husqvarna, qui gli unici registri disponibili sono precarico ed estensione del mono, ma se sulla 701

avevo quasi subito deciso di chiudere qualche click di idraulica della forcella per cucirmela addosso e rendere più equilibrato l'assetto, nel caso della Monster non sento la necessità di cambiare nemmeno una virgola nel set-up di serie.

Il divertimento, ovviamente, arriva quando si finisce di apprezzare il lato amichevole della Monster e si inizia a esplorarne quello sportivo. I limitati trasferimenti di carico, come si conviene a una stradale pura, sono un ulteriore fattore che contribuisce a farvi dare del tu in fretta alla Ducati, e così, se sulla 701 la cosa più naturale da fare dopo pochi metri in sella era impennare, la 797 vi incita ad attaccare le curve non appena vi si presentano. Non è una novità che a Borgo Panigale siano dei maestri in tema di telai a traliccio e

Semplice ma efficace



“IN CERTE SITUAZIONI LA DUCATI SEMBRA ADDIRITTURA SOVRADOTATA RISPETTO ALLE POTENZIALITÀ DEL SUO MOTORE.”

Potenti quanto serve



Stili diversi, risultato simile





RONNIE Seconda Opinione



Questa 797 è una delle mie moto entry level preferite di sempre. Sì ok, non ha i cavalli della 1200 e quella tipica esuberanza che vi fa eccitare a ogni manata di gas sui bicilindrici Ducati più in forma, ma il Desmodue ad aria è un motore che mi è sempre piaciuto tantissimo, specialmente nelle cilindrata medie e piccole, dove sfoggia una pulizia d'erogazione esemplare e frulla che è uno spettacolo. Poi c'è l'ingrediente segreto: una ciclistica spettacolare, rigida e sportiva, ma in grado di assecondare anche i meno smaliziati. Infine c'è la linea, un classico che però non smette mai di affascinare e che in questa ultima incarnazione è persino migliorata. A conti fatti l'unica nota stonata è quel maledetto scarico, che quasi fin da subito tocca terra nelle pieghe a destra: una scusa in più per cambiarlo e donare una voce all'altezza alla 797.

La Monster e la guida all'attacco: un connubio naturale



Grande e chiaro

anche qui, pur parlando di quella che rappresenta l'entry level nel listino delle Monster, le doti ciclistiche fanno la differenza, mettendo sul piatto solidità in ingresso, stabilità a centro curva e una sicurezza che sembra divenire più evidente man mano che il ritmo si alza. A un certo punto, mentre inseguo Ronnie che ondeggia, derapa e impenna come un folle sulla 701, sono sinceramente impressionato da come la Monster mi consenta di tenerlo a tiro in relativo relax, descrivendo traiettorie

millimetriche e senza che la ciclistica accenni a perdere alcunché della sua notevole imperturbabilità. In certe situazioni la Ducati sembra addirittura sovradotata rispetto alle potenzialità del suo motore.

Lo stile di guida da usare in questo caso è del tutto tradizionale, oltre che molto più pulito e scorrevole, dato che non si può pretendere che il Desmodue vi faccia uscire dalle curve lente con la stessa foga del mono della 701. Ha più peso da portarsi dietro – nonostante la Monster sia la più leggera della sua categoria – e rapporti più lunghi da tirare, il che significa che per tenere il ritmo dell'Husqvarna nel misto medio-stretto bisogna sfruttare tutte le capacità della ciclistica Ducati,

concentrandosi sulla velocità di percorrenza e recuperando terreno con la precisione d'esecuzione. Il tutto mentre il vostro collega sulla 701 si starà distraendo pensando a come inscenare l'ennesimo numero da circo...

Certo, man mano che le strade si aprono e il tachimetro si avvicina alle tre cifre, i ruoli si invertono, con la Ducati che può far valere le capacità nella guida veloce e l'Husky che comincia ad andare in affanno. Peccato solo che, proprio quando cominciate a pensare che con la 797 si possano davvero fare cose impensabili per una naked entry level, il vostro entusiasmo venga smorzato da rumoracci sempre più insistenti in arrivo dal basso nelle curve a destra. È il terminale di scarico che

gratta l'asfalto, ed è un autentico delitto che lo faccia, perché si mette a rompere le scatole proprio quando vi state divertendo di più, e limita le notevoli capacità della 797 nella guida all'attacco. Alla fine si rimedia sporgendosi sempre di più dalla sella, e va

anche detto che un principiante ci metterà un bel po' prima di arrivare a piegare fino a grattare lo scarico. Ma resta comunque il rammarico di non poter fare con questa Monster tutto quello di cui sarebbe capace in una bella sparata su una strada di montagna.

Vecchia scuola, nuovo talento

Resta da dire del carattere del motore, che pur nella sua apparente semplicità, è raffinato e a punto come non sarebbe lecito aspettarsi da un bicilindrico ad



Bello ma un po' basso. Ehm... lo scarico

aria vecchia scuola. Ducati dichiara che l'80 per cento della coppia massima sia già disponibile a 3.500 giri, e sinceramente non stento a crederlo. La spinta è regolarissima, ancor più di quella dell'Husqvarna grazie ai due pistoni che si alternano al lavoro, e l'erogazione è come la proverbiale cascata di

miele, fluida e pastosa fin da regimi che un V-Twin non dovrebbe nemmeno considerare. Come per tutti i bicilindrici, a volte si ha la sensazione di accelerare più piano di quanto in realtà non si

stia facendo, il che fa perdere qualcosa in termini di puro coinvolgimento (e rende piuttosto complicato impennare, se non in prima e partendo da velocità molto basse). Ma con 75cv e 70Nm di coppia avete comunque tutto quello che serve per divertirvi nel misto, passare agevolmente i 200 sui rettilinei e rendere gustosa la guida su qualsiasi strada da pieghe.

Anche i freni svolgono bene il loro compito. Non saranno pronti e reattivi come sulle Ducati più grosse (credo per una scelta di pastiglie pensata per non mettere in difficoltà nemmeno i principianti totali), ma quando si tratta di fare sul serio, le pinze Brembo sono sufficientemente potenti e modulabili da consentire di darci dentro tra le curve senza allertare l'ABS.

In definitiva, non sarà fuori di testa come l'Husqvarna o veloce come una Monster 821, ma la 797 è docile e accessibile come nessuna Monster lo era mai stata, e allo stesso tempo è una delle naked entry level più gustose e competenti che abbia mai provato. ➡

Il Verdetto

8/10

È la Monster più facile, educata e docile di sempre, ma nonostante ciò non ha perso niente del suo inconfondibile carattere e della sua sportività. Peccato per quello scarico che tocca in piega...

+ FASCINO MONSTER, CICLISTICA A PUNTO, FACILITÀ
- LUCE A TERRA (A DESTRA), POCA ADRENALINA

DUCATI
MONSTER 797
€8.950



MOTORE

Il motore è una versione super-affinata del venerabile Desmodue. I puristi del marchio apprezzeranno la somiglianza estetica con la Monster originaria, ma l'Euro 4 ha costretto Ducati a un discreto impegno per far sopravvivere questo motore. Rispetto alla versione che equipaggiava la vecchia 796 sono stati confermati cilindrata, alesaggio e corsa, ma l'alimentazione è stata affidata a un corpo farfallato singolo da 50mm con due iniettori, e lo scarico laterale basso ha sostituito il doppio sottosella. La frizione è un'APTC con antisaltellamento.

CICLISTICA

La 797 sfoggia un tradizionale telaio a traliccio in tubi d'acciaio, abbinato a un forcellone bi-braccio fuso in alluminio. L'interasse è contenuto in 1.480mm, dei quali 90mm sono di avancorsa. Il comparto sospensioni conta su una forcella Kayaba con steli da 43mm e su un mono Sachs montato lateralmente e senza leveraggio: solo il secondo è regolabile, in precarico ed estensione. L'impianto frenante è inappuntabile, con doppio disco da 320mm e pinze Brembo M4.32, radiali e monoblocco, il tutto tenuto sotto controllo dall'ABS Bosch 9.1 MP. Al contrario dell'Husqvarna, l'altezza della sella farebbe felici anche i più corti di gamba: soli 805mm da terra.

IN BREVE

- Desmodue ad aria
- Essenzialità Monster
- Freni Brembo
- Forcella Kayaba
- 175kg a secco
- 75cv

PISTA

- Con uno scarico più alto... 5

STRADA

- Precisa e gustosa 8

TEPPISMO

- Richiede mestiere 4

PRINCIPIANTI

- La Monster più facile di sempre 9

DESIDERABILITÀ

- È rossa, è Ducati... 8

“È UNA DELLE NAKED ENTRY LEVEL PIÙ GUSTOSE E COMPETENTI CHE ABBIA MAI PROVATO.”



Teppismo entry level. Ma qui l'Husky vince a mani basse

Lorenzo Savadori



Revolution.

AdverTime-MI

P16
Race
Only.

P08 Race & Road.



Filtri Aria in Poliestere

- Tecnologia Rivoluzionaria
- Più aria: più potenza, motore più "pieno".
- Manutenzione ridottissima, il poliestere non si olia.

Distribuito da:

Sf SPRINT
FILTER

SprintFilter
e' Partner
Tecnico di:
Mahindra



ALTHEA
aprilia racing

motorquality
TECHNOLOGY FOR SPORT

Tel. 02.24.951.1
www.motorquality.it
motoitalia@motorquality.it

WRS
MOTO SPECIAL PARTS

**SPEDIZIONE
GRATUITA
PER TUTTI GLI AMICI
DI SUPERBIKE!**

INSERISCI QUESTO CODICE
NEL CARRELLO:

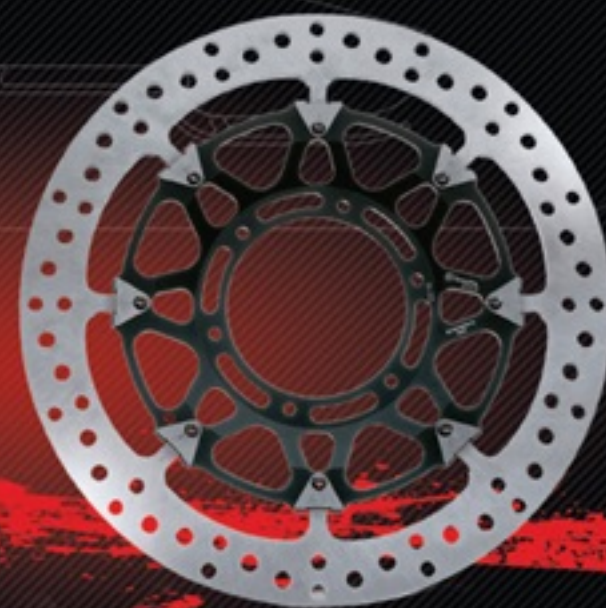
BRAKE

brembo

AMPIA GAMMA DISPONIBILE
IN PRONTA CONSEGNA

SUPERSPORT

T-DRIVE



Distributori Ufficiali per l'Italia dei prodotti:

T THERMAL
TECHNOLOGY

**Bonamici
Racing**

STOMPGRIP

WWW.WRS.SM

DOGANA (RSM) - VIA TRE SETTEMBRE, 73

INFOLINE
0549 942 366

SCONTI E CONDIZIONI AGEVOLATE
PER I NOSTRI FOLLOWERS



SPECIFICHE
TECNICHE

◀ Husqvarna 701 Supermoto

◀ Ducati Monster 797

MOTORE	Tipo	Monocilindrico, 4v, 692,7cc	Bicilindrico a L, 803cc, 4v Desmo, raffr. ad aria
	Ales. x Corsa	105 x 80mm	88 x 66mm
	Compressione	12,7:1	11,0:1
	Alimentazione	I.E. Kehin, c.f. 50mm	I.E., c.f. singolo da 50mm
	Potenza max (rilev.)	74cv a 8.000 giri	75cv a 8.250 giri
	Coppia max (rilev.)	71Nm a 6.750 giri	68,9Nm a 5.750 giri
ELETTRONICA	Ride By Wire/Riding Mode	Sì / No	No / No
	Traction Control	No	No
	ABS	Sì, disinseribile	Sì
	Quickshifter	No	No
	Anti impennata	No	No
	Launch Control	No	No
CICLISTICA	Telaio	Traliccio in acciaio al cromo-molibdeno	A traliccio in tubi d'acciaio
	Sospensione Ant.	Forcella WP, steli da 48mm, compl. reg	Forcella Kayaba, USD, steli da 43mm
	Sospensione Post.	Mono WP compl. reg	Mono Sachs, reg. in prec. ed est.
	Freno Ant.	Disco da 320mm, pinza Brembo radiale	2 dischi da 320mm, pinze Brembo M4.32
	Freno Post.	Disco da 240mm, pinza a 1 pist.	Disco da 245mm, pinza a 1 pist.
DIMENSIONI	Interasse	1.480mm	1.435m
	Incl. Cann./Avanc.	27°/112mm	24°/90mm
	Altezza sella	890mm	805mm
	Peso	145kg (senza benzina)	175kg (a secco)
	Serbatoio	13 litri	16,5 litri
Prezzo e contatti		€9.920 www.husqvarna-motorcycles.com/it	€8.950 www.ducati.it

“L'HUSQVARNA È QUELLA
CHE MI HA DIVERTITO DI PIÙ, MA
LA MONSTER È PIÙ COMPLETA,
VERSATILE E CAPACE.”

Classe: vince la
Ducati. Ignoranza:
comanda l'Husky



QUINDI, CHI VINCE?

Nella settimana precedente all'incontro finale sul Penice, ho alternato Husqvarna e Ducati nell'uso quotidiano e, manco a dirlo, anche in questo caso l'esperienza si è rivelata agli antipodi. Con la 701 Supermoto ti senti costantemente istigato a fare le peggio porcate motociclistiche – dalle impennate in un fazzoletto, allo svincolare nel traffico più intricato sfruttando l'enorme angolo di sterzo e la capacità di saltare su e giù da qualsiasi marciapiede – per poi guadagnarti delle occhiatece storte quando la parcheggi davanti al bar dell'aperitivo, manco fossi un noto criminale della zona.

Con la Monster 797, invece, ti viene naturale sfilare elegantemente per le vie della città, senza quasi mai tirare una marcia e lasciando che la gente si goda lo spettacolo di quel sexy serbatoio rosso brillante. Poi viene la sera, e davanti allo stesso bar di prima ti accorgi di come le forme iconiche e quella scritta "Ducati" possano ancora affascinare chiunque, anche se si tratta della entry level della famiglia.

Quindi, qual è il modo migliore per spendere 9.000 euro per una moto da

75cv? La Monster 797 è un'ottima nave scuola per principianti, una entry level che vi offre finiture e apparenza da moto top di gamma e delle competenze concrete nella guida veloce. E se siete davvero alle prime armi o comunque non molto esperti, i suoi unici limiti – la luce a terra a destra e la mancanza di un po' di adrenalina in più quando aprite il gas – probabilmente non saranno un vero problema.

Al contrario, la 701 Supermoto fa a fatica a comportarsi come una sensata scelta per neofiti (e dovete comunque essere lunghi di gamba). La sua vera indole è quella di una maleducata supermotard stradale: leggera, agilissima e che mal sopporta tanto i rettilinei, quanto la guida con entrambe le ruote a terra. Il suo monocilindrico è un gioiello d'ingegneria, e il cambio duro è un problema solo se non avete degli stivali da motard – indispensabili per guidarla come merita. Alla fine, l'avrete capito, l'Husqvarna è quella che mi ha divertito di più, e ho fatto carte false per tenermela ancora qualche giorno dopo

Qualcuno ha fatto un po' di confusione...



la conclusione di questo test – ha la straordinaria dote di rendere piacevole anche il più noioso tragitto cittadino. Se però il mio cuginetto neopatentato mi chiedesse quale scegliere per muovere i primi passi nel mondo del motociclismo sportivo, gli direi sicuramente la Monster. È un'entry level facile, completa, versatile e insospettabilmente capace. E chiunque siate, vi attira sguardi di ammirazione come non tutti i marchi motociclistici sanno fare. **SB**

Medie entry level? In teoria, più che nella sostanza...



Con la 701 non vorrete fare altro





SUPERBIKE ITALIA TRACK DAY

Ce la chiedevate da anni e alla fine l'abbiamo fatta: la giornata in pista di SuperBike Italia. Siete venuti pure voi? Cercate se vi trovate nelle foto. Non c'eravate? Ecco cosa vi siete persi...

Testo: Lore Foto: I.B., Photohouse

Sin da quando abbiamo iniziato a riflettere sulla possibilità di organizzare il primo SuperBike Italia Track Day, avevamo un'idea ben chiara in mente: il desiderio che diventasse una giornata di festa e di autentica passione pistaiola. Il nostro obiettivo era creare un'occasione per incontrare voi lettori nell'ambiente che più ci accomuna, per parlare di moto (e non solo...) tra un turno e l'altro, ma anche per guidare insieme tra i cordoli. E ora che la fantastica giornata del 25 aprile al **Cremona Circuit** è già nell'album dei ricordi, riguardando le foto possiamo dire di aver colto nel segno: ci siamo divertiti come matti, e a giudicare dall'entusiasmo dei presenti, non siamo stati gli unici.

Tutto merito nostro dunque? Neanche per idea! Se non fosse stato per voi lettori prima di tutto, e poi gli amici e le aziende che ci hanno supportato in questa avventura, probabilmente non avremmo concluso granché. A cominciare dai ragazzi di **Racing Factory** (www.racingfactory.it), che con la loro professionalità nell'ambito dell'organizzazione di eventi in pista, ci hanno risparmiato un sacco di mal di testa.

Un enorme grazie va anche a **Kawasaki**

Italia, che non solo ci ha fornito Ninja ZX-10RR, Ninja 650, Z900 e Z1000R per girare in pista, ma ha anche compiuto l'autentica follia di metterci a disposizione una spettacolare e terrificante Ninja H2R non solo per qualche sgasata nel paddock, ma anche per farcela provare per qualche giro-esibizione. Per la cronaca, incredibilmente l'abbiamo restituita intera, e se eravate presenti anche voi avrete ancora nelle orecchie il sublime pandemonio del mostro sovralimentato da 320cv. Se poi non ci fossero stati i ragazzi di **Ideal Gomme**, con le loro appiccicosissime **Bridgestone** Battlax R10 montate su tutte le Kawa stradali, non avremmo potuto goderci altrettanto a cannone le curve del Cremona Circuit, mentre **IRC Components** non solo ci ha permesso di tenere sempre calde e coccolate le gomme in mescola con delle termocoperte professionali (e debitamente stilose), ma ha anche contribuito ad animare il paddock col suo stand.

Stand accanto al quale c'erano anche **Shark** e **Motorbike Italia**, che hanno permesso a chiunque lo volesse di provare i caschi sportivi del produttore francese in pista, dando un ulteriore valore aggiunto alla giornata. Chi non ne avesse abbastanza delle moto in scala

1:1, poi, ha potuto testare le piccole e spassosissime **Bucci BR10-GP** dall'altra parte del paddock, sul tracciato del Cremona Karting. Infine non possiamo dimenticare **Gimoto**, fornitore di gran parte delle tute da pista della redazione (tra cui quella fotografatissima del nostro Aigor/Spider-Man), **WD-40** - che ha distribuito gadget a tutti i partecipanti alla giornata e premi aggiuntivi ai vincitori delle diverse categorie - ed **SC-Project**, che a Cremona ha esposto la gamma completa di scarichi e ha collaudato per la prima volta in pista la Paton S1-R Lightweight, versione stradale della moto che corre al TT nella omonima categoria.

Insomma, il successo del primo SuperBike Italia Track Day è stato il proverbiale risultato di squadra. E lasciateci quindi ribadire un ringraziamento speciale a tutti voi che avete partecipato, dai neofiti che abbiamo "preso per mano", facendogli vedere un po' di traiettorie per metterli a loro agio per la loro prima volta in pista, ai piloti veri, con cui ci siamo ingarellati (e che a volte ci hanno anche sverniciato), a tutti quelli che sono semplicemente passati a trovarci per un saluto, pur non girando in pista. Se invece non siete riusciti a venire, non vi preoccupate: non vediamo l'ora di replicare! **SB**





BALLANDO COL MOSTRO

Al Cremona Circuit i ragazzi di Kawasaki hanno portato anche uno dei pochi esemplari in circolazione in Italia della Ninja H2R, la versione non omologata, da 326cv e 53.000 euro, della già folle H2 stradale. Pablito, dopo una robusta dose di ansiolitici, ha avuto il coraggio di provarla...

Testo: Pablito Foto: Photohouse, I.B.



Sono nel paddock del Cremona Circuit, casco in testa, contornato da una folla trepidante, e mi sto letteralmente cacando sotto. In passato ho guidato moto costosissime e superesclusive, mezzi da corsa di ogni tipo, perfino l'Aprilia SBK campione del mondo di Max Biaggi. Eppure non ho mai provato per una moto un timore reverenziale così intenso come quello che sto sperimentando adesso.

Davanti a me, sul pianale mobile del

bilico Kawasaki, c'è una fiammante Ninja H2R che viene riscaldata con la massima cura dai tecnici in verde. È lì sopra bella, luccicante e arrogante, fa un chiasso spaventoso a ogni sgasata, e quando il pianale comincia ad abbassarsi e i miei occhi finiscono all'altezza del suo inquietante frontale, ho la netta impressione che mi stia guardando come a dire: "Amico, non vedo l'ora di prenderti per le palle..."

Sono così nervoso che per qualche istante considero seriamente l'ipotesi di togliermi il casco e scappare a gambe levate, ma ne va del mio orgoglio. Ci sono tutti i miei colleghi (oltre a un centinaio di altre persone) che stanno filmando la scena con telefonini, videocamere e qualsiasi aggeggio tecnologico a portata di mano, per cui prendo il coraggio a quattro mani e, facendo la massima attenzione a non rovinare con lo stivale l'incredibile vernice argentata, salto in sella al Mostro Giapponese con la stessa ansia di

uno che si butta per la prima volta per un bungee jump.

Di solito quando innesti la prima e inizi a dare gas gran parte delle paure scompaiono, sopraffatte dalla concentrazione della guida. Eppure, in quel lunghissimo minuto che ci mette a fare un giro in parata del paddock e raggiungere il cancello d'ingresso del Cremona Circuit, non riesco a togliermi dalla testa che sto guidando una cosa sovralimentata da 326cv e 53.000 euro, più potente di una MotoGP, inutilizzabile non solo su strada ma anche su un sacco di piste (per il folle rumore che fa) e gommata con Bridgestone slick nuove di pacca e ancora incerate. Per la cronaca è anche la stessa moto con cui Kenan Sofuoglu, campione del mondo Supersport con la Kawasaki ZX-6R, ha fatto da 0 a 400km/h in 26 secondi all'inaugurazione di un nuovo ponte a Istanbul (guardatevi il video su Youtube, ne vale la pena). Sì, avete letto bene. 0-400km/h in 26 secondi. Come diavolo mi è venuto in mente di infilarmi in questa cosa? 🍷



Assolutamente
tranquillo e
rilassato...

C'è una moto da provare...

Piccolo passo indietro. Venerdì mattina mi squilla il cellulare. Dall'altra parte c'è Aigor. Mi dice che per il SuperBike Italia Track Day è prevista una sorpresa per il pubblico. Kawasaki, sponsor tecnico della manifestazione, metterà a disposizione la "sua" Ninja H2R (nel senso che ogni filiale nazionale Kawasaki ne ha una, e solo una, di proprietà) per un paio di sessioni in pista. In origine l'onore/onere di guidarla sarebbe toccato a lui, ma sfiga vuole che si sia appena fatto male a un dito della mano (spostando un mobile!!!) e non potrà salire in moto per una ventina di giorni. Sarò quindi io a guidare la mostruosa 4 cilindri sovralimentata.

Sul momento sono eccitato come un bambino la mattina di Natale, ma col passare dei giorni la sensazione di sfrenato entusiasmo comincia a stemperarsi con un po' di preoccupazione. Ricordo che quando avevo provato la Ninja H2 "stradale" ero rimasto sconvolto dalla furia del motore sovralimentato, e il pensiero di guidare una versione più leggera, più specialistica e con 110cv in più di motore, lo confesso, mi provoca qualche brivido. Sono un paio di notti che sogno

scene del sottoscritto che perde il controllo dell'H2R a 300 all'ora e finisce sparato dai cordoli del Cremona Circuit direttamente nel vuoto dello spazio interstellare.

Ora però sono concentrato. Nervoso, ma concentrato. Non devo fare nulla di particolare alla fine, è pur sempre una moto, basterà trattarla con un po' più di garbo del solito. O no? I tecnici Kawasaki mi hanno spiegato che la H2R viene trattata esattamente come una moto da corsa, con accurate revisioni dopo ogni utilizzo (registrato in un apposito report), parti che vengono sostituite ben prima che possano presentarsi problemi di usura, e l'uso obbligatorio di slick Bridgestone studiate appositamente per sopportare il folle stress del motore sovralimentato. Una gomma posteriore "normale", infatti, si surriscalderebbe e distruggerebbe nel giro di pochi chilometri a gas spalancato.

Il suono dell'inferno

Basta chiacchiere e paranoie: è arrivato il momento di entrare in pista. Su consiglio dei ragazzi Kawasaki mi sono messo i tappi per le orecchie, ma nonostante questo, alla prima sgasata da fermo il rumore e le vibrazioni nell'aria mi assalgono fisicamente:

santo cielo, che diavolo possono aver nascosto dentro a questo motore per fargli fare un simile pandemonio? Il programma prevede che farò un paio di giri di pista a passeggio, coi miei colleghi in sella alle altre Kawasaki a nostra disposizione per fare qualche foto di gruppo, dopodiché avrò via libera per darci dentro per tutto il resto del turno.

Parto e gli altri si accodano. Nel corso della mattina ho guidato diverse Kawasaki, tra cui la nuova ZX-10RR, ma nonostante



Il colore di quei collettori...

sia già "caldo", sull'H2R ci metto un po' a prendere confidenza. Tratto il gas come se fosse un calice di cristallo, cerco di mettermi comodo e provo a rilassarmi. Le slick incerate mi fanno sentire sulle uova, ma col passare delle curve la situazione migliora più rapidamente di quanto non mi aspettassi, e a metà del secondo giro comincio a sentirmi quasi a mio agio. Mi muovo sempre con circospezione, e la R obbedisce ai miei comandi in maniera abbastanza tranquilla, quasi sorniona, con una risposta al gas che, sorprendentemente, mi sembra molto più dolce e controllata di come me la ricordassi sull'H2 stradale. Anche la ciclistica sembra più bilanciata: la Ninja scende in piega progressiva, non ha comportamenti strani e, non fosse per gli ingombri più abbondanti e la minore reattività, non sembrerebbe neanche così lontana dalla ZX-10RR che ho guidato durante la mattina. C'è da dire che finora non ho ancora osato spalancate completamente il gas. Cosa che mi preparo a fare al terzo giro.

Prima apertura

Sono quasi rilassato quando arriviamo alla curva 8, il tornante a sinistra che porta sul rettilineo da quasi un chilometro del Cremona Circuit. Lo percorro in seconda con il ginocchio che sfiora l'asfalto, punto il cordolo esterno in uscita e poi... Lo faccio. Apro il gas con decisione.

...
Oh mio Dio!

...
O O O H

...
M I O O O O

...
D I O O O O !!!!!

...
Non ho il tempo di capire cosa stia succedendo. Tutto intorno a me si trasforma in una scia confusa di colori mentre vengo sopraffatto da un bombardamento di stimoli sensoriali che mi mandano in pappa il cervello. Dallo scarico aperto arriva un latrato come di un mostro infernale, accompagnato da un rumore di aspirazione dell'airbox che sembra uscire dal cuore di un tornado. La ruota anteriore si ►►



Sentite anche voi il rumore folle, vero?



Sulla terrazza del paddock il pubblico delle grandi occasioni



Eh sì, beve. Eccome
se beve...



Primo rientro al box.
Moto e pilota stanno bene



Secondo rientro al box.
Non ci avremmo
scommesso un euro

“È PUR SEMPRE UNA
MOTO, BASTERÀ TRATTARLA
CON UN PO' PIÙ DI GARBO
DEL SOLITO. O NO?”



Direttamente da
un'altra galassia, i
viaggi interspaziali
della Ninja H2R



Ancora loro. Scusateci se è porno



Il top in commercio. Per fortuna



Nel caso non ricordaste il nome...

stacca da terra di prepotenza. Cambio subito marcia, molto in anticipo rispetto a quanto farei normalmente, ma la H2R non sembra accorgersene e continua ad accelerare come mai mi è capitato di provare su un mezzo dotato di ruote. Faccio seriamente fatica a rimanere attaccato alla moto, è la prima volta che ho davvero l'impressione di poter volare via se non mi ancorò bene a manubrio, sella e pedane, ma non faccio nemmeno in tempo a spaventarmi della situazione che la ruota anteriore riprende a schizzare verso il cielo, a 210km/h indicati, con la stessa violenza con cui una qualsiasi Maxi 1.000cc lo farebbe in prima. Infilo velocemente la quarta col quickshifter, pensando che ora le cose si calmeranno, e invece niente, la H2R continua a accelerare come un caccia in picchiata, e a questo punto mi arrendo. A metà rettilineo mollo il gas e mi guardo dietro. Gli altri sono un puntino lontano. E io mi chiedo se avrò il coraggio di tenere aperto più a lungo il

gas di questo mostro.

Riproviamo...

Quarto giro, le gomme ormai sono belle calde e rodate. Comincio ad aumentare il ritmo, sempre dosando il gas con la massima cautela, ma in attesa di tornare sul rettilineo di prima, riesco a godermi la guida dell'H2R. La prima cosa che mi annoto negli appunti mentali è quanto sia più raffinata questa R rispetto alla H2 "omologata". È come se fosse questa la moto pensata originariamente dagli ingegneri Kawasaki, che poi ne hanno fatto una specie di "riadattamento" con la versione stradale, rendendola un pochino più accessibile – in termini di costi, oltre che di prestazioni – ai

comuni mortali, e dovendola quindi limitare in qualche modo. La precisione nella risposta del motore ai comandi del gas fa una grande differenza. Non c'è alcun effetto ON/OFF a far allargare le traiettorie quando si riapre a centro

curva, mentre le sospensioni, molto più sostenute, e le spettacolari slick Bridgestone, rendono la guida relativamente facile e svelta, quasi da sportiva vera, nonostante le dimensioni e le prestazioni fuori scala.

“VIA VIA CHE PRENDO CONFIDENZA, LA H2R NON SMETTE DI DARMI NUOVI MOTIVI PER RIMANERE SCONVOLTO.”

Ma al di là delle qualità di guida della H2R, che sono onestamente inaspettate, fatico a trovare le parole per descrivere quello che succede quando, a ogni passaggio sul rettilineo principale del Cremona Circuit, scateni a terra tutta

Pablito non si capacita di essere ancora vivo



Ultimo giro. Poi
saranno solo ricordi
da raccontare ai
nipotini



la potenza dell'H2R. Via via che prendo confidenza, e che oso a ritardare la staccata a meno di un centinaio di metri dal riferimento che usavo stamattina in sella alla ZX-10RR, la R non smette di darmi nuovi motivi per rimanere sconvolto. L'anteriore si stacca da terra anche in quarta, nonostante me ne stia tutto acquattato in avanti per cercare di farlo stare giù, e quando butto l'occhio al tachimetro, più o meno a metà rettilineo, con almeno un altro centinaio di metri da percorrere a gas spalancato prima di attaccarmi ai freni, il tachimetro ha già passato i 290km/h, e sembra continuare a salire con lo stesso entusiasmo con cui una mille "normale" lo farebbe a circa 150 all'ora in meno.

I freni Brembo, per fortuna, sono potentissimi, e sicuramente potrei ritardare ancora un po' la staccata con la sicurezza di chiudere tranquillamente la curva successiva. Ma credetemi: con la velocità, la brutalità e la tempesta di stimoli sensoriali con cui la H2R mi proietta nell'iperspazio, è un problema anche solo individuare i riferimenti delle frenate. Diventa tutto sfocato, quasi irreale, e ogni millisecondo passato in più con le dita lontano dalla leva del freno equivale a far salire esponenzialmente il livello di violenza

**“È QUALCOSA DI
MAI VISTO NÉ SENTITO
PRIMA, IMPOSSIBILE DA
PARAGONARE AD ALTRI
MEZZI SU DUE RUOTE.”**

a cui sto già sottoponendo il mio povero istinto di autoconservazione. Forse sarò un debole, ma più di così non ce la faccio.

Quindi, com'è?

So già cosa starete per chiedermi: alla fine, in quanto ho girato con la H2R? La risposta è... non lo so. Sinceramente non ho avuto il coraggio (o le palle) per strapazzare questo mostro come sono abituato a fare con le altre sportive "normali", per cui sicuramente non avrò fatto record memorabili. E in ogni caso, anche ci avessi dato dentro, per quanto si guidi bene la H2R non può fisicamente eguagliare la competenza tra le curve di una ZX-10R.

Ma non è questo il senso del gioiello Kawasaki: su qualsiasi rettilineo, qualsiasi altra moto al mondo viene ridicolizzata, tanta è la differenza di velocità, accelerazione e... rumore. È qualcosa di mai visto né sentito prima, impossibile da paragonare



Eh certo,
ora fa lo
splendido...

ad altri mezzi su due ruote. Gli spazi con la H2R si accorciano, come se un prestigiatore facesse sparire l'asfalto sotto i vostri occhi a ogni spalancata di gas, e anche se una moto così, tutto sommato, non serve a nient'altro che a farvi provare sensazioni uniche ogni volta che la guidate (e terrorizzarvi mentre lo fate) lasciatemi dire che la mia esperienza in sella sull'H2R entra di diritto tra le più memorabili della mia carriera motociclistica. È qualcosa che racconterò ai nipotini quando sarò vecchio, anche perché non so se altri avranno mai il coraggio di fare altre moto come questa. E tutti dovremmo essere grati a Kawasaki per aver avuto il coraggio di creare un folle, insensato capolavoro d'ingegneria come l'incredibile Ninja H2R. **500**



DADE YAMAHA MT-10

■ MESE: 1° ■ COSE FATTE: Presa in consegna

Come avrete notato, quest'anno la flotta delle moto in Prova di Durata si è fatta un po' attendere, perché l'introduzione delle normative Euro 4 ha rotto le scatole pure in questo, portando a qualche ritardo nell'aggiornamento dei parchi stampa delle Case. Ma finalmente eccomi qui, primo della redazione a poter cavalcare la sua nuova belva in un test a lungo termine. Nella fattispecie mi è capitata una spettacolare Yamaha MT-10 e direi che non mi posso proprio lamentare.

L'esemplare che ho ricevuto è un 2016 blu metallizzato. Inizialmente i ragazzi di Yamaha mi avevano proposto una versione 2017, ma visto che la MT-10 è sempre stata Euro 4, e che le novità 2017 si sono limitate a quickshifter di serie e a nuove mappature del gas elettronico, ho pensato di farmene dare una del parco stampa dell'anno scorso, in modo da averla più "liscia" possibile, e poter così partire da zero nella realizzazione di una MT davvero personalizzata. La mia idea è di cominciare montandole un po' di parti speciali Yamaha e di altri produttori aftermarket, poi come sempre cercherò ispirazione strada facendo, seguendo anche i suggerimenti di altri proprietari di MT-10 che vorranno scambiare un po' di idee scrivendomi al giornale.

**“SE I VOSTRI AMICI VI
LASCIANO INDIETRO,
NON INVENTATE SCUSE:
SIETE VOI IL PROBLEMA,
NON LA MT-10!”**

Dalla FZ1 alla MT-10

Innanzitutto una considerazione: quanta acqua è passata sotto i ponti da quel lontano aprile 2013 in cui ricevetti come moto in Prova di Durata una Yamaha FZ1. Era sempre una naked, sempre una 1.000 4 cilindri, sempre derivata dall'R1, ma a confronto, questa MT-10 è avanti anni luce. Non rinnego tutte le buone parole che avevo speso ai tempi per l'FZ1 – soprattutto dopo averla sottoposta ad alcune sapienti modifiche a sospensioni e rapportatura finale – e ho ancora in mente le tante avventure che avevamo passato insieme. Ma basta guidare cinque minuti l'MT per avere l'impressione che

appartenga a un'altra era geologica. È migliore in tutto, dal motore, alla ciclistica, per non parlare dell'elettronica... E tanto di cappello agli ingegneri di Iwata per aver creato una moto che in un colpo solo ha rivoluzionato la presenza Yamaha nel campo delle Supernaked – passando dal ruolo di

comparsa a quello di protagonista.

Ora non starò a perdere spazio prezioso per raccontandovi cose che non potete non sapere già: se avete letto il nostro Mega Test di questo mese, avrete capito come l'MT-10 – sia standard, sia SP – sia una delle moto preferite dalla nostra redazione. Per cui comincerò col dire che appena salito in sella ho fatto in modo di lasciarmi alle spalle la città e dirigermi subito verso le solite stradine "segrete" nella zona del lago di Como dove solitamente vado a sgranchire i pistoni alle moto che abbiamo in prova.

Bella a modo suo

Nei primi chilometri, a dire il vero, mi sono fatto un po' di vetrine del centro per vedermi riflesso e capire se stavo bene sul blu metallizzato del serbatoio. Sì perché, inutile girarci attorno, una delle cose che hanno fatto più parlare della MT-10 fin da quando è stata presentata, è il suo particolarissimo aspetto. Paragonatela a un Transformer, ditele quello che volete, ma in questa colorazione a base scura, che rende giustizia alla cattiveria e all'aggressività delle linee, a me piace un sacco. Capisco che non possa andare a genio a tutti – una moto così "strana" o la si ama o la si odia – ma lasciatemi almeno dire che dal vivo fa molta più scena che in foto. E appena la parcheggiate si fermano tutti a guardarla.

CONTATTI

■ Yamaha Italia:
www.yamaha-motor.eu/it

Abbigliamento nelle foto:

Casco: Caberg Drift Carbon
Giubbotto: Ixon Orcus
Guanti: Held Phantom II
Jeans: PMJ Dallas
Scarpe: TCX Street Ace WP



Può piacere o non piacere. L'MT-10 invece ha un gran carattere

Per quanto riguarda le prime impressioni di guida, premettendo che già l'anno scorso ne avevo usata una per un paio di settimane, per ora ho avuto solo conferme. Per cominciare, è una Supernaked molto versatile ed equilibrata, oltre che relativamente facile e accessibile anche a piloti non espertissimi – quantomeno finché non spalancate troppo il gas. Motore e ciclistica sono davvero a punto e offrono caratteristiche ideali per l'uso stradale, e se non fosse per la sella, un po' dura, sarebbe una moto da dieci e lode anche per qualche viaggetto (tant'è che quest'anno Yamaha ne propone anche una versione Tourer con valigie e parabrezza). In ogni caso, nulla a cui non si possa

porre rimedio.

Altri appunti sparsi riguardano la sonorità di scarico, che non rende giustizia allo spettacolare ruggito del 4 cilindri a scoppi irregolari (monterò prima possibile un terminale aftermarket), e i freni, molto educati e facili da gestire nell'uso normale, ma dai quali desidererei un po' più di grinta quando si comincia a fare sul serio (proverò a cambiare le pastiglie).

Come al solito ho cercato un po' in rete e alcuni proprietari si lamentano dei consumi e delle temperature del motore in città. Beh penso che in entrambi i casi non si possa pretendere diversamente da una moto che è quasi una race replica senza carena. Allo stesso modo alcuni

criticano le sospensioni un po' morbide, che però sono un ovvio e doveroso compromesso per salvare l'usabilità a 360°. Per quanto mi riguarda vi confermo subito che con la MT-10, su strada, ci si può divertire senza riserve anche con le sospensioni in configurazione di fabbrica. Lo so con sicurezza perché l'anno scorso l'avevamo usata per un test a testa con sua maestà Aprilia Tuono Factory, e finché eravamo rimasti lontano dai cordoli la Yamaha aveva tutt'altro che sfigurato, risultando addirittura più sfruttabile e, tutto sommato, divertente in diverse situazioni. Se i vostri amici vi lasciano indietro su una bella strada da pieghe, quindi, non inventate scuse: siete voi il problema, non la MT-10! **Sei**

Alla ricerca di vetrine e strade da piega





AIGOR APRILIA TUONO V4 1100 FACTORY

■ MESE: 1° ■ COSE FATTE: Portata a casa

Nella vita ci sono diverse cose che possono farti sentire un uomo fortunato. Ad esempio il fatto di nascere alto, bello e superdotato. Oppure essere brutto ma avere il conto in banca di uno sceicco arabo. Ma al momento, scusatemi, non mi viene in mente nulla che potrei invidiare a chicchessia, avendo appena ricevuto in Prova di Durata una fiammante Aprilia Tuono V4 1100 Factory.

Motoplex Piaggio

La consegna della moto è avvenuta presso il Motoplex Milano City Lounge. Non sapete cosa sia? In effetti, pur avendone sentito parlare, nemmeno io ero molto informato sulla questione, e quando mi sono presentato all'appuntamento in via Broletto, in pieno centro a Milano, sono rimasto a bocca aperta nel trovarmi di fronte a quello che è molto più che un semplice concessionario moto. Come mi hanno spiegato i responsabili Piaggio, il

nome "Motoplex" serve proprio a far percepire ai clienti il diverso approccio in fatto di varietà, qualità e completezza di servizi, con un'area di vendita ed esposizione che intende porsi su un piano superiore rispetto a quello tipico dei tradizionali concessionari moto.

E devo ammettere che negli spazi del Milano City Lounge sembra di entrare in un vero e proprio atelier, non in un semplice negozio, con un'accoglienza e un ambiente in linea con quelli degli shop di lusso che riempiono il centro città, ma senza che questo limiti la passione e la cordialità del personale a disposizione. Se vi capita, fateci un giro: ci sono vari Motoplex Piaggio sparsi in tutt'Italia, e credo che entrandoci rimarrete anche voi impressionati come lo sono stato io.

In ogni caso, avendo citato i negozi di prodotti di lusso del centro di Milano, non c'era location migliore per farmi consegnare la Tuono Factory: è pure lei un gioiello di gran pregio, e non è un

CONTATTI

■ Aprilia:
www.aprilia.com

■ Abbigliamento nelle foto:
Casco: Scorpion Exo-2000 Evo Brutus
Giubbotto: Ixon Orcus
Guanti: Ixon RS Pistol HP
Jeans: PMJ Vegas
Scarpe: TCX Street Ace

Consegna al Motoplex Piaggio di via Broletto a Milano. E poi via!



Non proprio un semplice concessionario...



NUOVA POMPA FRENO

EFFICACE NEL TT, PRONTA PER LA TUA MOTO



ISLE OF MAN



Cameron Donald

WWW.IRCCOMPONENTS.IT

SBK@IRCCOMPONENTS.IT - TEL 0108938654

caso se, nei dieci minuti che l'ho lasciata parcheggiata davanti al Motoplex, ha fatto in tempo ad attirare gli sguardi di una manciata di curiosi equamente divisi tra businessman, turisti stranieri, belle signore in assetto da shopping e un lettore di SuperBike Italia che passava di lì per caso e si è fermato pure lui a fare una foto. Tutti mi hanno fatto i complimenti per la mia nuova compagna di avventure e mi hanno confermato che, sì, sono un uomo fortunato.

Primi passi

Ora, non starò a raccontarvi balle sulle mie prime impressioni sulla moto: l'esemplare che vedete in queste due pagine l'ho guidato solo per una manciata di chilometri, avendolo ricevuto appena prima della chiusura di questo numero di SuperBike Italia. Ma nelle settimane precedenti, la Tuono Factory 2017 era stata protagonista della nostra comparativa delle Supernaked, e come avrete visto, ha stravinto anche quest'anno. In pratica so già più o meno tutto della moto: come va, quanto va, cosa può fare, quanto può farvi

sentire onnipotenti quando la guidate... Quindi l'unica cosa che mi rimaneva era focalizzare l'attenzione sulla sua praticità nell'uso cittadino, e per adesso devo dire che non mi posso lamentare. Non sarà fresca, docile e leggiadra come una naked di piccola cilindrata, ma nel traffico dell'ora di punta la Tuono si comporta comunque meglio di

“FINO A NON MOLTI ANNI FA USARE IN CITTÀ UNA MOTO CON SOSPENSIONI FULL ÖHLINS ERA UNA SPECIE DI INCUBO.”

quanto potreste pensare snocciolando la sua impressionante scheda tecnica. In particolare, mi è piaciuto il comportamento delle nuove sospensioni Öhlins sui peggiori tratti di pavé cittadino. Ovvio, le irregolarità si sentono, ma è come se nei primi millimetri di corsa di mono e forcella ci fosse una specie di

cuscinetto che filtra efficacemente gli scalini e le asperità più secche. Non è una cosa così scontata, perché ricordo che fino a non molti anni fa usare in città una moto equipaggiata con sospensioni full Öhlins era una specie di incubo: i tratti con pavé andavano accuratamente evitati pena la perdita delle otturazioni dai denti e botte sul sedere tipo punizione sadomaso.

Anche il motore è fantastico come elasticità, accettando di trotterellare in quarta poco più che a passo d'uomo senza accennare particolari proteste (se lo facevate sulle Tuono V4 1000 i sussulti di lamentela erano immediati), mentre l'unica critica che mi viene da fare finora riguarda la posizione del manubrio. È più basso e avanzato rispetto a quello delle vecchie V4 1000, il che obbliga a una posizione di guida più protesa in avanti e quindi meno comoda nell'uso di tutti i giorni. So bene che tutto questo si trasforma in un vantaggio nella guida all'attacco, per cui nei prossimi mesi cercherò di decidere quale tra le due cose sia più importante per me. Vabbé dai, scherzo. In realtà, se mi conoscete, è qualcosa che saprete già. **SB**

Si direbbe piuttosto felice...



Orgogliosamente inglese e a buon prezzo, la Daytona 650 non è la scelta più ovvia quando si parla di supersport, ma va ancora molto bene



TRIUMPH DAYTONA 650 '05-'06

QUATTRO DOPATO

Non tutti lo ricordano, ma una volta le Triumph Daytona di classe Supersport montavano motori quadricilindrici da 600cc. Nel 2005, stufi di venire bastonati dalle avversarie giapponesi, a Hinckley tentarono la carta estrema: far salire la cilindrata a 650cc. Follia? Un po' sì. Ma la moto che ne venne fuori andava maledettamente bene...

Testo: Jon, Aigor **Foto:** Archivio SBI

Per molti, inclusi noi, le Triumph Daytona con motore 4 cilindri hanno sempre avuto un fascino particolare. Del resto parliamo di moto che non solo aiutarono il produttore inglese a recuperare un po' di credibilità sportiva dopo il fallimento del loro primo tentativo - con la problematica e acerba TT600 - ma furono anche quelle che interruppero il digiuno Triumph al Tourist Trophy, consentendo ai ragazzi di Hinckley di farsi le ossa con le race replica prima di sfornare quel capolavoro che è stata la Daytona 675 tricilindrica. Se ci pensate non è poco.

Inghilterra vs Giappone

Per quanto sia difficile da credere, la prima Daytona quadricilindrica, tecnicamente, era molto simile alla fallimentare TT600. Telaio e motore erano più o meno gli stessi, ma c'erano due differenze sostanziali. Primo, Triumph aveva sostituito il pessimo sistema di iniezione Sagem (che causava il 90% dei problemi della TT) con uno molto più a punto, un Keihin con corpi farfallati doppi da 38mm; secondo, a Hinckley avevano cambiato radicalmente il design della moto, come a voler rendere più chiaro che si trattasse di un modello che faceva piazza pulita di tutto ciò che non andava prima. Il successo fu sorprendente. Certo, i numeri di vendita non avvicinarono nemmeno vagamente quelli delle avversarie giapponesi, ma era comunque incredibile che così tanta gente prendesse in considerazione la nuova arrivata Daytona come seria alternativa alle blasonate Honda, Kawa, Yamaha e Suzuki. »



Quotazioni: €2.000-€3.000

MOTORE	Tipo	4 cil. in linea, 646cc, 16v, raffr. a liq.
	Ales. x Corsa	68,0 x 44,5mm
	Compressione	12,8:1
	Alimentazione	Iniezione elettronica
	Potenza Max (rilev.)	101cv a 12.700giri
CICLISTICA	Coppia Max (rilev.)	61Nm a 10.500giri
	Telaio	Doppio trave in alluminio
	Sospensione Ant.	Forcella da 43mm, compl. reg.
	Sospensione Post.	Mono, compl. reg.
	Freno Ant.	Pinze a 4p., dischi da 308mm
GEOMETRIE	Freno Post.	Pinza a 1p., disco da 220mm
	Interasse	1.390mm
	Altezza sella	815mm
	Peso a secco	165kg
	Serbatoio	18 litri
RILEVAMENTI	0-100 km/h	3"39
	0-160 km/h	7"29
	0-230km/h	20"65
	400m da fermo	11"45 a 202,28km/h
	1.600m da fermo	n.d.
	Velocità Max	260,72km/h

In realtà, quando raggiunse i concessionari nel 2003, la Daytona si dimostrò immediatamente una buona Supersport. Nonostante da un punto di vista tecnologico fosse leggermente indietro alla concorrenza, soprattutto a confronto con moto come la ZX-6R (con la sua forcella upside-down, freni radiali, frizione antisaltellamento e motore da 636cc), la Daytona si difendeva bene nell'uso stradale, grazie a un telaio davvero azzeccato, che faceva funzionare tutto il resto molto meglio di quanto la scheda tecnica non inducesse a pensare.

Ok, in pista restava indietro, ma non come in molti si sarebbero aspettati, grazie soprattutto alla facilità di guida e alla compostezza nell'uso al limite che derivavano dall'ottimo bilanciamento della ciclistica. Alla fine, era solo il motore a penalizzare la Triumph. Ai bassi e ai medi non era così male per un 4 cilindri, ma agli alti non c'era traccia della grinta che consentiva a R6, CBR600RR e GSX-R600 (per non parlare della ZX-636R...) di prendere il largo sui rettilinei.

Eh sì, erano i cavalli e la spinta in zona rossa il vero problema della Daytona, per cui, nel 2005, in Triumph decisero di seguire la stessa strada intrapresa da Kawasaki con la Ninja 636. Solo che il doping inglese si spinse oltre: fino alla soglia dei 650cc.

Più corsa

Invece di intervenire sull'alesaggio, come aveva fatto Kawasaki con la ZX-6R, Triumph aumentò di 3,1mm la corsa dei pistoni per portare la cilindrata a 646cc. La modifica ebbe l'effetto di far salire la potenza di qualche cavallo, ma non fu quello il grosso passo avanti fatto col nuovo motore: era la maggior spinta ai medi a fare la differenza, con un'erogazione molto più grintosa, che rendeva la Daytona

PERDITE D'OLIO

L'alberino del cambio è noto per rompere la guarnizione, causando piccole perdite d'olio. Di solito succede a motore caldo, quindi fatelo scaldare e controllate che non ci siano perdite d'olio recenti in quella zona. Tirate sul prezzo se c'è un problema, ma ricordatevi che sostituire la guarnizione non è difficile e non costa molto.

SPIA DI GESTIONE MOTORE

Se la moto è rimasta ferma a lungo, la spia di gestione motore potrebbe rimanere accesa. Per spegnerla la moto deve fare un ciclo completo di riscaldamenti. Accendete la moto e lasciatela al minimo fino a che non si accende la ventola. Ripetete il processo due volte e la spia si dovrebbe spegnere, senza bisogno di altro.

PROBLEMI DI ACCENSIONE

Le Triumph hanno un fastidioso interruttore di sicurezza collegato alla frizione, il che significa che la frizione deve essere tirata perché la moto si accenda. Nel tempo l'interruttore può prendere gioco, non chiudere più bene il circuito e creare problemi di avviamento.

INIEZIONE

I corpi farfallati della Daytona devono essere calibrati ogni 10.000 chilometri e il sistema di iniezione secondaria dell'aria resettato ogni 20.000. Visto che la Daytona è una moto su cui è relativamente semplice fare manutenzione in casa, questi interventi potrebbero essere stati saltati, il che porterebbe ad avere una moto con l'iniezione che funziona male e una risposta brusca ai comandi del gas. Già che fate sistemare la moto, chiedete al meccanico di regolare il gioco del comando del gas, intervento che migliora ulteriormente la risposta iniziale.

MAPPATURA CENTRALINA

Se è montato uno scarico aftermarket, controllate che il proprietario abbia fatto aggiornare la mappatura della centralina con quella Triumph studiata appositamente per gli scarichi aperti. Di solito le concessionarie Triumph ce l'hanno a disposizione e possono fare l'aggiornamento in sede di tagliando.

E LA 600?

La Daytona 600 è essenzialmente uguale alla 650, ma ha un motore a corsa più corta con cilindrata di 599cc. I prezzi della 600 sono leggermente inferiori, ma non di tanto, e il cambio non va bene come sulla 650.

“ LA DAYTONA SI DIFENDEVA BENE NELL'USO STRADALE, GRAZIE A UN TELAIO DAVVERO AZZECCATO. ”

più facile e gratificante da guidare su strada. Triumph, intelligentemente, aveva capito che non c'era verso di stare al passo delle avversarie giapponesi a livello di performance in pista, per cui era intervenuta sui punti di forza della

LEVERAGGI DELLA SOSPENSIONE

Questo è uno dei problemi maggiori della Daytona. Ogni 20.000 chilometri o due anni, i leveraggi dovrebbero essere smontati e ingrassati, ma è un intervento che non viene fatto spesso sulle moto più vecchie, il che porta a bloccaggi. Controllate sempre la zona per assicurarvi che il tutto sia ingrassato come si deve e che i leveraggi si muovano liberamente, visto che sostituirli potrebbe essere un lavoraccio.

FINITURE

Le finiture della Daytona non sono eccezionali e, oltre a qualche problema elettrico, gli utenti si lamentano di viti bloccate che tendono a spanarsi facilmente. Controllate bene la moto per viti danneggiate e incrinature delle carene nelle zone di bloccaggio.

FILTRO BENZINA

Come tante moto a iniezione, la 650 ha un piccolo filtro nel serbatoio della benzina che spesso si ottura, ma viene cambiato raramente anche durante la manutenzione programmata. Un filtro nuovo in Triumph costa poche decine di euro, è facile da installare e spesso fa recuperare un po' di cavalli smarriti.



A parte la forcella tradizionale e i freni non radiali, la Daytona ha un aspetto muscoloso e sportivo



Sì, adora anche giocare...

Daytona, migliorando ulteriormente le sue qualità nell'uso lontano dai cordoli. E non solo. A Hinckley erano anche riusciti a risolvere alcuni dei problemi più fastidiosi della moto.

Se è vero che l'aumento di cilindrata era la novità più evidente, la 650 aveva anche una frizione modificata per addolcire il funzionamento del mediocre cambio della Daytona (con anche un rinvio rivisto per renderne l'azione più precisa) e riceveva alcune piccole migliorie alla forcella e al leveraggio dell'ammortizzatore. Tutte modifiche apparentemente marginali, che però, una volta sommate ai cc extra, davano come risultato una moto davvero valida.

Per strada la Daytona 650 è ancora oggi una vera gioia, figuratevi all'epoca. Paragonata alla nuova generazione di missili tascabili che erano le 600, era spaziosa e comoda, con misure adatte a piloti di ogni dimensione. Triumph non puntava ancora sulla pura sportività con questa Daytona (si stava tenendo tutto per la successiva 675 tre cilindri), offrendo quindi una sella ben imbottita e sospensioni che, nonostante fossero un po' molli per l'uso in pista, erano perfette per gestire le tipiche condizioni stradali. Era una moto pensata per essere usata tutti i giorni, ed è esattamente quello che emerge guidandola.

E il motore 650? È dolce e piacevole nell'erogazione (come del resto lo era il precedente 600), ma grazie all'aumento di cilindrata vanta quella grinta extra ai medi che lo rende gustoso quando vi viene voglia di dare un po' di gas. Ha ancora i suoi problemi, il cambio è ruvido e il motore può sembrare ㊦



C'era la versione patriottica inglese...



...oppure quella liscia! In ogni modo vi deve piacere il giallo...

CONSIDERATE ANCHE QUESTE:

SUZUKI GSX-R600

2005

Prezzo più basso: €3.000

Ottime condizioni: €3.500

Motore 4 in linea, 599cc, 16v, raffr. a liq.

Potenza (ril.) 105cv a 13.250giri

Coppia (ril.) 67Nm a 11.200giri

Un'ottima 600: completa, comoda e incredibilmente raffinata per essere una GSX-R. Una fantastica moto stradale e una facile arma da pista.



KAWASAKI ZX-6R

2005

Prezzo più basso: €3.300

Ottime condizioni: €3.800

Motore 4 in linea, 636cc, 16v, raffr. a liq.

Potenza (ril.) 110,9cv a 13.600giri

Coppia (ril.) 62,3Nm a 11.200giri

La ZX-6R con scarico sottosella ama girare alta e ha un sacco di cavalli. Divertente, ma solo se siete dell'umore adatto per fare follie. È ancora affascinante...



YAMAHA YZF-R6

2005

Prezzo più basso: €3.500

Ottime condizioni: €4.000

Motore 4 in linea, 599cc, 16v, raffr. a liq.

Potenza (ril.) 105,9cv a 13.000giri

Coppia (ril.) 62Nm a 12.300giri

L'R6 "di transizione", con freni radiali, è la migliore di quelle vecchia scuola. Un motore fantastico, con una coppia sorprendente, fa il paio con una ciclistica molto a posto.



un po' addormentato se paragonato a un urlatore come quello della ZX-6R, ma per l'uso stradale è praticamente perfetto. È abbastanza veloce da essere eccitante, e ha un'iniezione elettronica che gli ha tolto il terribile effetto on-off della TT600.

Quindi, vale la pena?

Non è facile trovarne in giro, ma se ve ne capita una datele un'occhiata, perché la Daytona 650 rimane una valida sportiva stradale anche ai giorni nostri. Per l'utente medio è una moto facile da far andare forte visto che la ciclistica è molto comunicativa e i freni sono potenti senza essere aggressivi. Un po' come la GSX-R750, la Daytona dà subito confidenza, il che significa che anche in pista vi ci potete divertire senza troppi patemi.

Ok, tra i cordoli non riesce a tenere il passo delle sue rivali e la mancanza di pinze freno radiali e forcella USD la fa sembrare un po' datata. Ma portatela su una bella strada da pieghe e la Daytona vi regalerà gioie e divertimento, grazie a una ciclistica ben bilanciata, un motore grintoso e sospensioni in grado di gestire le peggiori buche dei nostri asfalti. Se vi piace esteticamente e siete in cerca di una sportiva per il Mondo Reale, la Daytona 650 va sicuramente presa in considerazione, visto che tra l'altro ha quotazioni più basse della concorrenza. **SB**

Il Verdetto

7/10

Una valida e gustosa 600 stradale, che entro certi limiti può farvi divertire anche in pista.

- + MOTORE, GUIDA, GRINTA AI MEDI
- FRENI VECCHI, SOSPENSIONI MOLLI

RAPID BIKE

MONITORAGGIO DELLA CENTRALINA SU SMARTPHONE
RACETIME APP



ADATTATORE BLUETOOTH
BLUEBIKE



DISPONIBILE SU
Google Play

POTENZA TASCABILE CONTROLLO TOTALE

Distribuito da:
SGR
SOCIETÀ GENERALE RICAMBI
ricambiamo la vostra fiducia
www.sgr-it.com
info@sgr-it.com

ACCOSSATO[®] Racing

PREZZO IMBATTIBILE
CONSEGNA IN 24 ORE!



NEW

OLTRE 200 MODELLI DI MOTO
6 DIVERSE COLORAZIONI
RICAVATE IN ALLUMINIO CNC
MOLTEPLICI REGOLAZIONI



www.accossato.com - sales@accossato.it

PEDANE STREET RACING

Notate quella presa d'aria sotto al numero 93? È da lì che parte il funzionamento del motore...



IL RESPIRO DEL MOTORE

Lo sapete, vero, che un motore a 4 tempi non si alimenta solo con la benzina? Per innescare gli scoppi nei cilindri serve un'altra componente fondamentale: l'aria. Ma è vero che più se ne fa entrare, più il motore produce cavalli? Magari fosse così semplice...

Il mese scorso abbiamo parlato dell'importanza di far defluire velocemente e nella maniera corretta i gas combusti dal motore attraverso lo scarico. Stavolta invece ci spostiamo all'estremo opposto del processo di funzionamento del motore: ci occupiamo di come l'aria debba essere immessa nei cilindri attraverso l'airbox per rendere più efficace e proficua la fase di scoppio.

In genere, quanta più aria si fa entrare nel motore, tanto migliori saranno le prestazioni, ma purtroppo, come sempre, la questione non è semplice come molti credono. Altrimenti sulle moto basterebbe montare delle gigantesche prese d'aria sotto al cupolino per avere cavalli a palate. Bisogna dunque considerare come l'aria viene introdotta, a che velocità e attraverso quale percorso. Senza contare la notevolissima influenza che hanno i fattori ambientali, come la pressione atmosferica, l'altitudine, l'umidità, la temperatura ambientale... Ma andiamo per ordine.

Più quota, meno cavalli

I problemi da affrontare sono molteplici e anche se oggi sono stati in buona parte risolti grazie all'elettronica, sulle moto di una volta potevano cambiare così

radicalmente il funzionamento di un motore da renderlo quasi inutilizzabile in determinate situazioni.

Forse non tutti lo sanno, ma già solo la temperatura influisce sulla qualità dell'aria. Col crescere della temperatura ambientale, infatti, l'aria calda si espande e tende a salire, riducendo così la quantità di ossigeno disponibile. Ossigeno che, guarda caso, è proprio quello di cui abbiamo bisogno per far produrre al motore una combustione più vigorosa e creare potenza.

E vi ricordate che una volta, su certe moto a carburatori, salire sui passi di montagna più alti significava ritrovarsi con buchi di erogazione, cali di potenza e irregolarità di risposta al gas? Il problema rimaneva finché non si tornava a quote più basse e anche in questo caso il colpevole era la ridotta presenza di ossigeno – stavolta causata dalla rarefazione dell'aria in altura. Discorso simile per i climi caldi e umidi, che si caratterizzano per l'aria molto leggera e "bagnata", con poco contenuto di ossigeno.

Come detto, oggi l'elettronica ha permesso di risolvere buona parte di

questi problemi, per lo meno nel senso di aiutare il motore a funzionare al meglio nonostante la mancanza di parte dell'ossigeno di cui avrebbe bisogno. Ma servono comunque un sacco di sensori e dispositivi high tech per fare in modo che il motore sfrutti sempre al meglio l'aria che vi viene introdotta, e purtroppo non c'è soluzione alla mancanza di ossigeno quando si tratta di produrre

**“FORSE NON TUTTI
LO SANNO, MA GIÀ SOLO
LA TEMPERATURA INFLUISCE
SULLA QUALITÀ DELL'ARIA.”**

potenza. Provate la stessa moto a livello del mare e poi portatela su una strada a 2.000 metri di quota, e vi chiederete che diavolo sia successo al vostro motore per aver perso così tanti cavalli!

In ogni caso, considerando che la portata d'aria attraverso l'airbox è circa la stessa indipendentemente dalle condizioni ambientali, la moto dovrà adattare la mappatura dell'alimentazione in base alla quantità di ossigeno »

**VUOI RICEVERE OGNI MESE
DIRETTAMENTE A CASA LA TUA
COPIA DI SUPERBIKE ITALIA?**

**ABBONATI
...E RISPARMI IL 33%!**



**12 NUMERI A €39,90!
(ANZICHE' €59,80)**

Abbonarsi a SuperBike Italia è semplice. Vai su www.superbikeitalia.it
clicca su "abbonamenti" e segui le istruzioni a video. Oppure richiedi
informazioni scrivendo a: abbonamenti@edizionespeciale.it
Dal mese successivo riceverai la rivista comodamente a casa tua!

www.superbikeitalia.it

La presa dell'aria sul frontale della nuova R6. Molto simile a quella della M1 MotoGP



presente, per consentire al motore di bruciare sempre il corretto rapporto aria/benzina, mantenendo un funzionamento ottimale e sacrificando al minimo le prestazioni.

Molte moto moderne utilizzano una tecnologia autoadattiva, con sistemi di controllo in retroazione, coadiuvati dalle sonde lambda, che rilevano le caratteristiche dei gas di scarico e le comunicano alla centralina di gestione del motore. In base a tali dati, la centralina si occuperà di variare la quantità di carburante iniettato in relazione alla quantità (e qualità, come visto) di aria introdotta attraverso l'airbox, aumentandolo o diminuendolo per far lavorare il motore nelle migliori condizioni possibili. La stessa logica di funzionamento vale per i sensori MAP, (Manifold Absolute Pressure, Pressione Assoluta nel Condotto), che misurano la quantità d'aria che viene succhiata dentro il condotto di aspirazione, consentendo alla centralina di gestire le richieste in arrivo dal TPS (Throttle Position Sensor, il sensore di posizione dell'acceleratore).

Fattori limitanti

Per quanto riguarda il discorso "più aria entra, meglio è", esistono delle limitazioni alla massima quantità d'aria che è possibile immettere nel motore traendone vantaggio, e anche se è opinione comune che rimuovere del materiale dai condotti o dalle luci aumenti la portata dei gas in ingresso, e di conseguenza migliori le prestazioni, alla prova dei fatti non è detto che sia così - anzi, spesso si ottiene l'effetto contrario. Entrano infatti in gioco questioni di fluidodinamica simili a quelle di cui abbiamo parlato il mese scorso a proposito degli impianti di scarico, con la creazione di turbolenze che, invece di favorire l'ingresso dell'aria nei cilindri, la

potrebbero limitare. Del resto ci sarà pure un motivo se la preparazione della testata di un motore è una delle poche arti oscure rimaste in campo motoristico: non è possibile prendere un libro di testo, armarsi di Dremel, e pensare di saper preparare un motore.

Incanalare l'aria

Stabilito che serve sempre la giusta quantità di aria, è intuibile come sia vitale la questione

della strada da farle fare per portarla fisicamente dall'ambiente esterno all'interno del motore. La questione si pone in particolare per i propulsori sportivi, che per garantire il massimo delle prestazioni hanno bisogno di un

“LA PREPARAZIONE DELLA TESTATA DI UN MOTORE È UNA DELLE POCHE ARTI OSCURE RIMASTE IN CAMPO MOTORISTICO.”

"aiuto", un sistema che incanali l'aria nella sua zona di massima pressione (la parte frontale della moto) e, funzionando più o meno come un imbuto, la faccia finire in gran quantità nell'alimentazione.

Il modo più semplice e più diretto è quello di creare delle "bocche" d'immissione nel frontale della moto e collegarle all'airbox vero e proprio attraversando la parte anteriore del

telaio con un condotto. Honda e Suzuki usano canalizzazioni gemelle che scorrono ai lati del canotto di sterzo, entrando nei travi laterali del telaio e integrandone il più possibile le bocche con la configurazione aerodinamica della moto. Bisogna infatti considerare anche che la posizione della presa d'aria va attentamente valutata in relazione agli effetti che potrebbe avere sull'efficienza aerodinamica. A certi livelli quest'ultima diventa predominante sulle necessità di alimentazione del motore, come dimostrato dalle MotoGP, in cui le prese d'aria sono sì sul frontale, ma generalmente sono spostate nella parte inferiore, in modo da avere un buon afflusso senza sacrificare la funzione deportante della zona del cupolino.

Subito dopo la presa, le canalizzazioni hanno il compito di portare quanta più aria possibile fin dentro l'airbox, rifornendolo in continuazione, e di tenercela dentro, evitando che il motore si trovi letteralmente in debito d'ossigeno quando più gli servirebbe. Quando si ruota la manopola dell'acceleratore, infatti, il sistema di alimentazione deve essere già in pressione, altrimenti la risposta del motore sarebbe pigra e, per l'appunto, sfiatata!

Un'ultima puntualizzazione. L'airbox ha due funzioni. La prima, come detto, è quella di fornire un condotto tra la presa d'aria e i corpi farfallati. L'altra è quella di ospitare il filtro, che oltre a purificare l'aria dalle scorie prima di farla entrare nel motore, sulle moto più recenti si occupa anche di fare da diffusore, per rendere uniforme il flusso turbolento in arrivo dall'esterno. Se questo finisse direttamente nel motore, infatti, ci arriverebbe producendo vortici, turbolenze e continui sbalzi di pressione, rendendo problematica e irregolare la combustione, e dunque compromettendo le prestazioni. **S&B**



Un'astronave high tech? Un aspirapolvere del 23° secolo? No, solo uno spettacolare airbox in carbonio

iPhone

iPad

Android

PC

SUPERBIKE ITALIA È ANCHE IN VERSIONE DIGITALE!



DOWNLOAD IN
ABBONAMENTO
A PREZZO
SPECIALE!



Disponibile su
App Store



Google play

DISPONIBILI ANCHE
GLI ARRETRATI!!!

www.superbikeitalia.it
SuperBike
ITALIA

WWW.SUPERBIKEITALIA.IT
WWW.FACEBOOK.COM/SUPERBIKEITALIA



LA BIBBIA DELLA GUIDA

A CURA DI...

SAFE RIDE EXPERIENCE

Safe Ride Experience organizza tour didattici da 1 a 4 giorni, in Italia, Francia, Austria e Germania, facendo immergere i partecipanti in paesaggi da sogno e facendoli divertire in moto, insegnandogli a guidare secondo le più aggiornate ed efficaci tecniche di guida difensiva e sicura su strada.

I ragazzi di Safe Ride Experience sono sia professionisti, ma anche appassionati, che parlano la stessa lingua dei motociclisti e si mettono sul loro stesso piano, comprendendone le difficoltà e sapendo come aiutarli a risolverle, instaurando un dialogo tecnico ma di facile comprensione. La loro passione e l'amore per la sicurezza in sella vi porteranno sulle strade più belle, quelle su cui avete sempre sognato di guidare, ma anche in pista, per approfondire le tecniche più avanzate.

Per info sulle prossime date, costi e modalità di partecipazione:

www.facebook.com/saferideexperience

Stenterete a credere a quante forze entrino in ballo durante una staccata...



IL LATO OSCURO DELLA STACCATA

Questo mese parliamo di staccate. Non solo di come farle bene, ma anche di quell'incredibile universo di leggi fisiche che entrano in gioco e mutamenti di equilibrio che si verificano ogni volta che tiriamo la leva del freno... **Testo: Dade Foto: Archivio SBI**

Fare una bella staccata aggressiva, di quelle che mettono a dura prova la potenza frenante della moto, può sembrare una cosa relativamente banale. Del tipo: mettete le dita sulla leva, tirate con forza, et voilà, la moto inchioda e si ferma. In effetti a grandi linee funziona così, ma cosa succede veramente alla moto quando freniamo? Quali leggi fisiche entrano in ballo? Come si comportano le componenti della ciclistica? E le gomme? E l'influenza del peso?

Sareste sorpresi di scoprire quanti mutamenti si verifichino nell'equilibrio della moto durante una staccata. Questo mese, dunque, cerchiamo di sviscerare tutto ciò che sta dietro le quinte di una frenata: del resto, conoscere approfonditamente un argomento non può che aiutarci a padroneggiarlo al meglio.

Conflitti di forze

Per capire come funzionano davvero le cose partiamo dai fatti più evidenti. Il primo effetto della staccata è quello di aumentare il carico sulla ruota anteriore. È un effetto di grande valenza, perché il maggior peso che viene scaricato a terra tramite la sospensione e la gomma anteriore porta ad altre conseguenze dirette. Per quanto riguarda la forcella, il maggior carico ha l'effetto di farla comprimere, riducendo l'angolo di inclinazione del canotto di sterzo e l'avancorsa. E non pensate si tratti di variazioni da poco: in passato erano state fatte delle misurazioni sulla Ducati 1098 (moto famosa per la sicurezza del suo avantreno) e si era scoperto che durante una staccata al limite perdeva ben 4° di apertura e 5,5mm di avancorsa, riducendo l'interasse in

maniera consistente.

Un altro effetto del peso aggiuntivo sull'avantreno è che schiaccia il pneumatico, riducendone l'altezza, e pertanto abbassando ancora i valori appena decritti. Per converso l'area di impronta a terra si allunga e si allarga, facendo guadagnare all'avantreno una certa quantità extra di stabilità.

Tanta roba, eh? E pensate che siamo solo all'inizio. Dobbiamo infatti considerare che anche le migliori forcelle flettono, e pure questa flessione riduce l'interasse, l'avancorsa e l'angolo al canotto, oltre a creare attrito interno alle componenti, motivo per cui diventeranno meno scorrevoli. Questo, in unione all'importante carico imposto alle molle, diminuisce la capacità della gomma di mantenere il contatto con l'asfalto seguendone le asperità - ed è per questo che le

staccate sui fondi irregolari sono molto più problematiche di quelle sui fondi lisci.

E il telaio? Pure quello flette, per effetto della forza di leva che si genera tra canotto di sterzo e punto di contatto della gomma al suolo, con ulteriori influenze negative.

Se il quadro vi sembra già complesso, pensate a quanto possa ulteriormente complicarsi in caso di staccata in piega, dove le forze in campo non fanno che crescere di numero. Per iniziare si crea una differenza di attrito tra parte interna ed esterna della zona di contatto della gomma al suolo, ora ancora più larga. Questa differenza tende a spingere indietro lo stelo interno della forcella rispetto a quello esterno, aumentando l'effetto di chiusura di sterzo e compromettendo la capacità di inserimento in curva. Su una moto bene progettata ed equipaggiata con componenti di qualità, la forcella subirà in modo marginale gli effetti di queste forze, facendo sì che l'avantreno scenda in piega a freni tirati rispettando la traiettoria e preservando la stabilità – ecco di cosa parliamo quando nei nostri test diciamo che una moto è "precisa in inserimento". In caso contrario, chi è alla guida dovrà applicare una forza di controsterzo aggiuntiva sull'estremità interna del manubrio, per fare in modo che la moto volti come desiderato.

Per concludere, sempre durante le staccate in piega, il pneumatico viene prima sottoposto a enormi forze di torsione durante l'ultima fase di decelerazione, e poi alle successive forze elastiche di ritorno da parte della carcassa, che tende a resistere alla torsione, creando varie e ulteriori forme di instabilità.

Frenare in piega

Tutti questi fattori, messi assieme, renderebbero l'inserimento in curva duro e faticoso, con una sgradevole sensazione di resistenza al manubrio, e sicurezza, efficacia e confidenza ne risulterebbero compromessi. Ma allora, cosa entra in gioco in queste situazioni a consentirci di "tenere i freni in mano" e contemporaneamente iniziare a impostare correttamente la curva? Ora ci arriviamo.

Non è tanto banale accettarlo psicologicamente, ma per effetto di tutte queste forze in opposizione, in tutte le situazioni di frenata (specialmente in curva), le gomme tendono a scivolare,

in maniera spesso impercettibile ma ineluttabile. In effetti durante una frenata decisa la ruota anteriore può arrivare a girare a una velocità del 10-20% inferiore a quella della moto – la differenza se ne va via con lo scivolamento del pneumatico sull'asfalto. Se non ci credete, fatevi un giro al solito posto "sicuro" (parcheggio vuoto, strada chiusa, ecc.) dove mettete in pratica i nostri consigli di guida, e provate a fermarvi più in fretta possibile da 60-70km/h usando solo il freno anteriore. Serviranno un po' di tentativi, ma alla fine vedrete che la vostra gomma



Frenaaa!!!

scivolare quella anteriore frenando.

Bene, sappiate che è proprio questo che avviene quando entrate forte in curva coi freni tirati e avete l'impressione di "sentire" l'avantreno.

Ciò che sta succedendo, in realtà, è che la ciclistica della moto e la gomma anteriore stanno lavorando in maniera ottimale e in perfetta sintonia, tanto da trasmettervi quell'indispensabile sensazione di controllo sullo stato di grip dell'avantreno, che sotto sotto, come abbiamo visto, sta comunque scivolando. Alla fine è questo "feeling" che vi incoraggia a insistere nella frenata

e a esplorare le capacità della moto in staccata, portando a una serie di effetti collaterali positivi che si sommano in una specie di "circolo virtuoso della frenata". Come effetti secondari, infatti, forcella compressa e interasse ridotto ➡

**“ANCHE LE MIGLIORI
FORCELLE FLETTONO, E PURE
QUESTA FLESSIONE RIDUCE
L'INTERASSE, L'AVANCORSA E
L'ANGOLO DEL CANNOTTO.”**

anteriore, dopo ogni frenata, avrà lasciato a terra una leggera riga nera, come se aveste fatto una derapata. Anzi, la derapata l'avete fatta, solo che al posto di far scivolare la ruota posteriore ribaltando il gas, avrete fatto



Forcella a pacco, gomma schiacciata, telaio che flette... Non è facile la vita della moto durante una staccata



La gamba fuori, secondo i piloti, serve a migliorare l'equilibrio della moto nelle staccate più dure

aiuteranno la moto a tracciare una linea più stretta a parità di angolo di piega, mentre il posteriore si alleggerirà, e quindi opporrà meno resistenza alla necessità di curvare – o addirittura, derapando impercettibilmente verso l'esterno, aiuterà a chiudere ulteriormente la linea. E lo scenario continua, con altre forze che cambiano e risultano utili se sfruttate a dovere: giri motore e velocità di rotazione delle ruote diminuiscono, riducendo gli effetti giroscopici di albero motore, ruote e di altre piccole masse in movimento – il che ci spiega perché, tra inizio dell'inserimento e fine della frenata, la moto sia in grado di girare sempre più facilmente e con linee più strette.

Insomma, tutto quanto detto finora non è altro che un elenco degli elementi su cui potete concentrarvi per ottimizzare in maniera estremamente fine il controllo della vostra moto in staccata. In particolare, come avrete capito, è il feeling con l'avantreno ciò che dovete arrivare a perfezionare prima possibile per diventare davvero padroni delle vostre staccate. E come sempre, l'unica maniera per riuscirci è fare pratica. Un passo alla volta, senza fretta, ma focalizzando sempre l'attenzione sull'obiettivo che si sta mirando a raggiungere.

Stacca, piega, apri

Finora abbiamo parlato soprattutto di frenata in inserimento, perché è quella che comporta un maggior numero di elementi da analizzare. Ma se è vero che le staccate "a moto dritta" (come quelle che in pista precedono una curva particolarmente lenta alla fine di un rettilineo veloce) presentano meno complicazioni dal punto di vista fisico e meccanico, non per questo richiedono minori abilità e risorse mentali a chi

**“VEDRETE CHE
LA VOSTRA GOMMA
ANTERIORE DOPO
OGNI FRENATA AVRÀ
LASCIATO A TERRA
UNA LEGGERA
RIGA NERA.”**

guida. Innanzitutto, dato che la linea va impostata dopo la staccata, è di vitale importanza che essa sia programmata a priori – insieme ai punti di inserimento, corda e uscita. Per sfruttare al massimo

le potenzialità dell'impianto frenante servono poi una perfetta efficienza fisica e controllo su ogni parte del corpo. In particolare lo sguardo dovrà puntare nella direzione giusta, funzionale alla ricerca dei vari punti cruciali della curva, senza indugiare nemmeno un attimo di troppo dove non serve. E ancora: bisogna saper spostare il corpo fuori dalla moto al momento giusto – molto spesso conviene farlo prima ancora che inizi la staccata – e serve un tempismo perfetto tra rilascio del freno anteriore e inserimento, altrimenti la sospensione si estenderà troppo presto e poi dovrà comprimersi nuovamente.

Ecco dunque che un tipo di frenata che comunemente viene considerato relativamente facile da fare si rivela invece piuttosto complesso, ed ecco perché i "maestri staccatori" guadagnano così tanti metri rispetto a chi si sente meno sicuro in questa tecnica. Le differenze si vedono anche ad altissimi livelli, in SBK come in MotoGP, figuratevi quindi che vantaggi potreste ottenere a una giornata di prove libere migliorando le vostre abilità nelle staccate a moto dritta.

La ricompensa derivante dal saper padroneggiare questa tecnica sarà una traiettoria fortemente angolata, che vi permetterà di "spigolare" la curva, tenere la moto piegata meno tempo possibile e aprire il gas in uscita con molto anticipo, sviluppando velocità più elevate nel successivo rettilineo. Certo, i vantaggi si ottengono soprattutto sulle moto con tanta potenza e coppia, ma si tratta comunque di una tecnica sulla quale vale la pena impraticarsi anche sulle cilindrate minori. **SM**



Le frenate a moto inclinata coinvolgono ancora più variabili

**È ARRIVATO IL NUOVO
MERCHANDISE DI**

www.superbikeitalia.it
SuperBike
ITALIA



**VAI SU WWW.SUPERBIKEITALIA.IT,
ENTRA NELLA SEZIONE "E-SHOP"
E ACQUISTA CIÒ CHE VUOI CON UN CLICK!**

MV AGUSTA

F4 RR

La MV Agusta F4 RR è già di per sé una moto esclusiva, ma abbiamo trovato qualcuno che è riuscito a rendere la sua ancora più spettacolare

Testo: BJ Kubas Foto: J.Dick

“ Perché una MV Agusta F4? Beh, me lo chiedono spesso! In precedenza avevo una BMW S1000RR prima serie, che è una moto fantastica, velocissima e relativamente facile da guidare, però... La trovavo fin troppo precisina, non mi faceva battere il cuore ogni volta che la guidavo. Venivo da una 999R, e ai miei occhi la BMW era “solo” una bella sportiva come un'altra. Poi un giorno ho visto l'F4 RR in un concessionario, ci sono salito, me l'hanno fatta provare e me ne sono innamorato all'istante: era la moto tutta carattere che volevo. Il giorno dopo ero lì a firmare l'assegno per compramela, anche se poi ci sono voluti quattro lunghi mesi perché me la consegnassero.

Non fraintendete, non sono il solito fissato con le moto italiane, so bene che mezzi come l'R1, la GSX-R1000 o la Fireblade possono darti soddisfazioni infinite, oltre ad essere superaffidabili. Ma l'MV è un'altra cosa: ce ne sono pochissime in giro, è una moto unica nell'aspetto come nella guida e per me vale la pena sopportare le sue idiosincrasie. La prima cosa che mi è piaciuta quando ci sono salito è che sembrava una versione a quattro cilindri della mia vecchia 999R. Rigida come una moto da corsa e con una posizione di guida da sportiva di razza. Ci ho montato su un bel po' di parti speciali per renderla ancora più esclusiva, anche se in realtà per come esce di fabbrica non ci sarebbe realmente bisogno di farle granché. L'impianto di scarico è un completo racing, con filtro aria aperto e centralina totalmente rimappata. Siamo arrivati a 195cv, un vero missile. Ho fatto anche revisionare e regolare le sospensioni, cosa che ha sensibilmente migliorato la guidabilità della moto. Lo ammetto, alla fine l'ho fatta ammorbidire un po', perché il settaggio di serie era fin troppo rigido per l'uso stradale. Ma non pensiate che ora sia diventata una moto “facile”. È sempre una belva feroce, affilatissima tra le curve, e pronta a sbranarti se non le dedichi il giusto rispetto. Ed è per questo che la adoro.





MODIFICHE MV AGUSTA F4 RR

► Motore

- Collettori di scarico Bodis
- Terminali di scarico QD
- Filtro aria ad alta efficienza MWR
- Mappatura rivista e corretta dell'alimentazione (195cv al banco!)

► Ciclistica

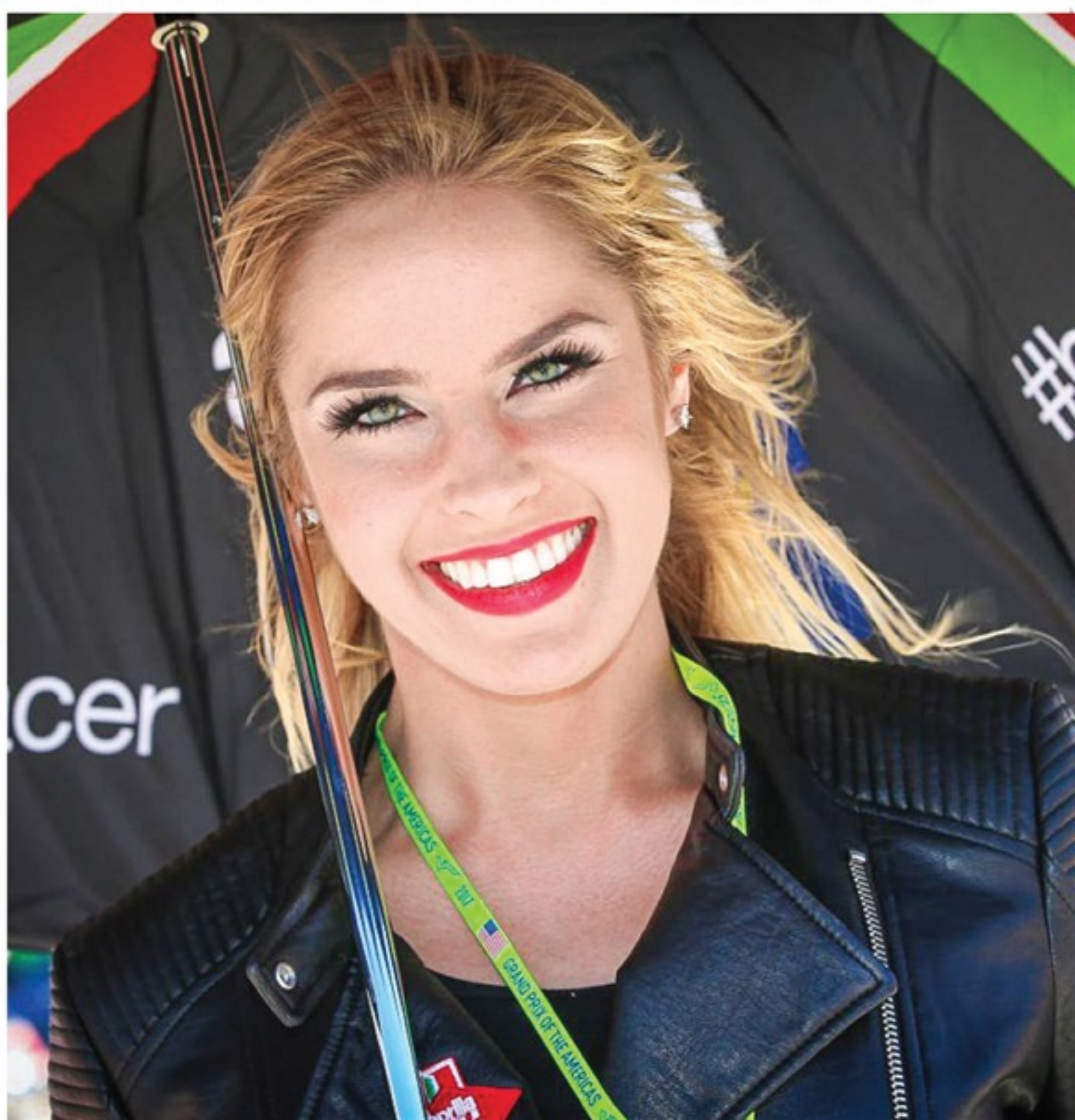
- Pedane arretrate Bonamici
- Leve manubrio Pazzo Racing
- Manopole Techspec Gripster
- Batteria al Litio

► Estetica & altro

- Parafreno Bonamici
- Protezioni carter motore Bonamici
- Plexi fumé MRA
- Sella Luimoto



▶ LA FAUNA DELLA GRIGLIA...







un DJ e la sua Moto...
...in Giro per il Mondo

Contatti:
ringo@virginradio.it
Facebook: DJ Ringo Official
Twitter: @VIRGINRINGO

www.virginradio.it

RINGO-FOLLIES

Lo sfortunato destino di Nicky Hayden ha profondamente colpito anche il nostro Ringo

Il mese scorso è stato davvero difficile per tutti noi appassionati di moto. Qualche giorno dopo il terribile incidente in cui è rimasto coinvolto mentre si allenava in bici a Misano, Nicky Hayden purtroppo non ce l'ha fatta e ci ha lasciato il 22 maggio. Per decine di lunghissime ore siamo tutti rimasti appesi a un filo di speranza, pregando che Kentucky Kid si potesse rialzare come aveva già fatto decine di volte in carriera. Purtroppo così non è stato.

Ora, non voglio entrare nel merito dell'incidente che ci ha portato via quello splendido ragazzo che era Nicky, ma vorrei cogliere l'occasione per cercare di far tesoro di quanto è successo. Faccio un appello a tutti voi, ma anche a me stesso: le strade sono pericolose, perciò prestiamo sempre la massima attenzione, su qualsiasi mezzo ci troviamo. Quasi tutti noi guidiamo sia moto, sia auto, e in molti si divertono o si allenano anche in bicicletta, perciò tutti conosciamo i pericoli del muoversi su due

ruote. Non dimentichiamocene quando saliamo in macchina, e allo stesso tempo cerchiamo di rispettare gli automobilisti che magari stanno andando al lavoro quando saltiamo in sella alla nostra belva o inforchiamo la bici. Infine, cerchiamo

**“RISPETTIAMOCI SEMPRE
TRA UTENTI DELLA STRADA,
E CERCHIAMO DI ESSERE
DI ESEMPIO A QUELLI CHE
MAGARI IN MOTO NON
CI SONO MAI STATI”**

di essere sempre di esempio a quelli che magari in moto non ci sono mai stati, non ne conoscono le dinamiche, e forse non possono capire quanti rischi in più si corrano su due ruote invece che su quattro.

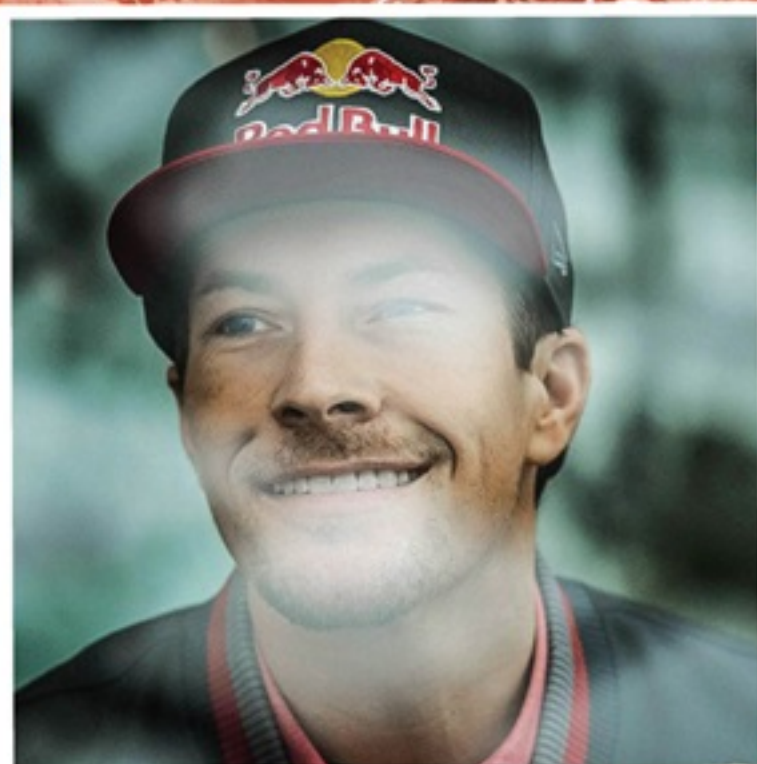
Imola

È difficile ora passare a parlare di sport, soprattutto pensando che solo qualche giorno prima della tragedia stavo chiacchierando con Nicky proprio nel paddock a Imola, ma d'altronde è il nostro lavoro ed è giusto andare avanti. Sulle rive del Santeramo, oltretutto, sono andate in scena due belle gare, con una doppietta strameritata di Chaz Davies e della sua Ducati, che hanno dato il massimo davanti al pubblico di italiano. C'è da dire, però, che in ottica campionato le cose non sono minimamente cambiate, con Rea e la Kawa che continuano nel loro domino assoluto: sembra che per Johnny un weekend negativo consista nel piazzarsi due volte al secondo posto. Insomma, se non ci saranno improvvisi e radicali mutamenti nei valori in campo, non credo che qualcuno riuscirà a contendergli davvero il titolo quest'anno.

E purtroppo è qualcosa che hanno notato tutti e, senza nulla togliere ai meriti di Rea e della Kawasaki, sta abbassando un po' l'interesse al campionato. C'è anche da dire che lo stratagemma della griglia di partenza invertita in Gara 2, seppur sia stato un lodevole tentativo di rimescolare le carte e favorire la bagarre, non sta dando i risultati sperati: bastano quasi sempre un paio di giri per ristabilire le gerarchie e rivedere davanti i soliti noti. Detto tutto questo, il fine settimana di Imola mi ha anche lasciato almeno un paio di spunti positivi. Innanzitutto sono felice di vedere Melandri competitivo e quasi sempre dalle parti del podio: probabilmente gli manca ancora



Nicky Hayden. Per Ringo un ragazzo d'oro. Sempre gentilissimo, disponibile e con quel suo splendido sorriso sulle labbra



un po' di confidenza nella Panigale e conoscendolo vorrà lottare per la vittoria al più presto, ma credo che tutto sommato possa essere soddisfatto per questa prima parte di stagione. In secondo luogo, a Imola mi è sembrato di vedere più gente in autodromo rispetto agli anni scorsi, sia il sabato, sia la domenica. Personalmente mi piace pensare che gli spot e il lavoro di promozione fatto su Virgin Radio, le pubblicità sui canali Mediaset e tutto quanto viene fatto dall'intero team che segue la Superbike, abbiano avuto almeno un minimo ruolo nel contribuire a riportare un po' di persone in circuito. È bello vedere gli spalti gremiti. E il motociclismo rimane

uno sport fantastico da vedere dal vivo.

Gomme e MotoGP

Sul fronte MotoGP, l'argomento principe delle ultime settimane sono indubbiamente le gomme. D'altronde si può avere tutto il manico di questo mondo, un motore e una ciclistica ai massimi livelli, ma se quei due grossi elementi tondi e neri non lavorano a dovere, rischia di essere tutto inutile. Specialmente ai livelli altissimi della GP.

Fatta questa ovvia premessa, tutta la polemica montata sulle Michelin mi sembra un po' forzata. Per quanto mi riguarda sono assolutamente convinto che le gomme siano uguali per tutti, se

poi in una gara vanno meglio su una moto e in quella successiva sembrano favorirne un'altra, credo che dipenda dalle infinite variabili di telaio, sospensioni, asfalto, tipo di curve, temperatura e chi più ne ha più ne metta. Oltretutto, dal mio punto di vista, è qualcosa che

contribuisce a rendere più interessanti e meno prevedibili le gare. È un po' come gli errori arbitrali nel calcio: una volta a me, una volta a te, e alla conclusione del campionato il conto finisce in pareggio.

Detto tutto ciò, per come la vedo io in MotoGP dovrebbe essere tutto "open": veri prototipi, con motori, telai e pacchetti elettronici unici nel loro genere, con gomme libere e scelte da ciascuna squadra per le proprie esigenze. Il tutto gestito dal gran manico dei piloti. Ma forse io sono solo un vecchio sognatore romantico e a parlare è la nostalgia delle corse di una volta.

DJ Ringo

MotoGP Feeling.

Impostazione dell'interasse leva.

Regolazione della distanza leva.

Mappatura della corsa a vuoto su 3 posizioni.

19 RCS corsa corta™

La Corsa a Vuoto consiste nello spostamento del pistoncino dalla posizione di rilascio totale fino alla chiusura del foro di alimentazione del serbatoio.

Normalmente questo parametro, dipendendo dalle varie tolleranze, risulta variabile da pompa a pompa.

Con la "Corsa Corta" è possibile regolare in maniera precisa questo parametro e quindi mappare accuratamente la primissima parte dell'escursione leva.



Distribuito da:
motorquality
TECHNOLOGY FOR SPORT

Tel. 02.24.951.1
motoitalia@motorquality.it
www.mqmoto.com

APPUNTAMENTI IN PISTA

Le giornate di prove libere in pista nei mesi di giugno e luglio 2017

GIUGNO

DATA	DOVE	CON CHI	INFO
2-3	Racalmuto	Moto Mercatino	www.autodromovalledeitempli.com
2-4	Cremona	Gully Racing	www.gullyracing.it
2-4	Slovakiaring	Rehm race days	www.rehmracedays.de
2, 25	Varano	Ligur Bike	www.ligurbike.com
2-3, 10-11, 16-18	Magione	Autodromo dell'Umbria	www.autodromomagione.com
2-4, 11-12, 17-19	Franciacorta	Autodromo di Franciacorta	www.autodromodifraciacorta.it
2-4, 10, 19, 26	Adria	Adria Raceway	www.adriaraceway.com
3-4	Valllunga	Special Bike Circuit	www.specialbikecircuit.it
3-5, 9-10, 16-19	Cervesina	Motorace People	www.motoracepeople.it
5	Misano	CF Promotion	www.cf-promotion.it
5	Misano	Braghi Racing	www.braghiracing.com
5, 7, 9, 11, 12, 14	Cremona	Cremona circuit	www.cremonacircuit.it
7, 10-11, 16-18	Mugello	Promo Racing	www.promoracing.it
8	Misano	Special Bike Circuit	www.specialbikecircuit.it
9-12	Misano	Rehm race days	www.rehmracedays.de
10	Racalmuto	Autodromo Valle dei Templi	www.autodromovalledeitempli.com
10, 25-26	Cremona	Rosso Corsa	www.rossocorsaonline.com
11	Modena	Autodromo di Modena	www.autodromodimodena.it
12	Mugello	Rosso Corsa	www.rossocorsaonline.com
12	Valllunga	Autodromo Piero Taruffi	www.valllunga.it
16-19, 21, 23-24	Cremona	Cremona circuit	www.cremonacircuit.it
17-18	Valllunga	Rosso Corsa	www.rossocorsaonline.com
19	Mugello	Gully Racing	www.gullyracing.it
22-25	Cervesina	Motorace People	www.motoracepeople.it
22, 29	Mugello	Promo Racing	www.promoracing.it
24	Racalmuto	Tumino Moto	www.autodromovalledeitempli.com
24-26	Magione	Autodromo dell'Umbria	www.autodromomagione.com
26	Mugello	Special Bike Circuit	www.specialbikecircuit.it
28, 30	Cremona	Cremona circuit	www.cremonacircuit.it
30-3 luglio	Misano	Rehm race days	www.rehmracedays.de

LUGLIO

DATA	DOVE	CON CHI	INFO
1-3, 17, 23-24	Franciacorta	Autodromo di Franciacorta	www.autodromodifraciacorta.it
1, 8-9, 15-16	Adria	Adria Raceway	www.adriaraceway.com
1, 7, 10, 12, 15-17	Cremona	Cremona circuit	www.cremonacircuit.it
2, 8	Cervesina	Motorace People	www.motoracepeople.it
2-3	Cremona	Gully Racing	www.gullyracing.it
3, 24	Mugello	Rosso Corsa	www.rossocorsaonline.com
8-9	Cremona	Rosso Corsa	www.rossocorsaonline.com
9-10, 22-23	Mugello	Promo Racing	www.promoracing.it
10	Misano	Gully Racing	www.gullyracing.it
14-16	Red Bull Ring (Austria)	Rehm race days	www.rehmracedays.de
15-16	Franciacorta	Gully Racing	www.gullyracing.it
16	Varano	Ligur Bike	www.ligurbike.com
16-18, 29	Spa	Bikers' Days	www.bikersdays.com
17	Mugello	Special Bike Circuit	www.specialbikecircuit.it
17	Misano	Rosso Corsa	www.rossocorsaonline.com
19, 22-24, 26	Cremona	Cremona circuit	www.cremonacircuit.it
21	Imola	Rosso Corsa	www.rossocorsaonline.com
21-23	Magny Cours	Rehm race days	www.rehmracedays.de
24-25	Misano	CF Promotion	www.cf-promotion.it
24-25	Misano	Braghi Racing	www.braghiracing.com
29-30	Imola	Gully Racing	www.gullyracing.it
28-30	Cremona	Cremona circuit	www.cremonacircuit.it
31	Misano	Special Bike Circuit	www.specialbikecircuit.it



MISANO
SABATO 24 LUGLIO
PROVE CRONO, PAREGGIAMENTI
EURO 190
SERALE 17:00/20:00
PROMO EURO 90

MISANO
DOMENICA 25 LUGLIO
OPEN PITLANE
8 ORE NON STOP
EURO 170

TEL. 0125.1926736
CELL. 329.2144877 - 347.5394347
WWW.CF-PROMOTION.IT
INFO@CF-PROMOTION.IT

ACCROSSATO
DA OGGI SEMPRE
IN PISTA CON TE!
IL RACING A KM ZERO:
ORDINA E RITIRA IN PISTA!

**REVISIONE MONO
E FORCELLE
PER MOTO E MTB**

PROMO TAGLIANDI

**CENTRO
SOSPENSIONI
A IVREA (TO)**

**TUTTA LA TECNICA E LA TECNOLOGIA
CON IL BANCO PROVA SOSPENSIONI
A TUA DISPOSIZIONE**

**VIENI
A TROVARCI!**





C. GAMARINO WORLD SSP

Drift

Safety
performance

TRICOMPOSITE
GLASS•KEVLAR•CARBON

CABERG

(((INTERCOM
READY)))



NEW 2017
Drift Shadow
Italia



NEW 2017
Drift Shadow
Black/Anthracite



NEW 2017
Drift Armour



SCOPRI TUTTA LA GAMMA
www.caberg.it

NUOVO X-ADV. TRACCIA SEMPRE LA TUA STRADA.



Il primo maxi-scooter con tutto il divertimento di un enduro.

Honda presenta il primo scooter con motore bicilindrico 745cc, cambio sequenziale DCT a doppia frizione, doppio disco anteriore con ABS di serie, Smart Key, fari full-LED, parabrezza regolabile su 5 posizioni e sottosella per casco integrale, anche offroad.